

les
cahiers
DE SCALEN

#53
MARS 2021

LOGISTIQUE

LA LOGISTIQUE DU SUD LORRAINE FACE AUX DÉFIS ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX

SCALEN propose un éclairage sur le secteur du transport et la logistique dans le Sud Lorraine. Cette fonction support essentielle à l'activité économique a démontré son rôle crucial en temps de crise en évitant les ruptures dans la chaîne d'approvisionnement. Avec cette publication, l'Agence analyse les mutations à l'œuvre dans ce secteur, en particulier liées à la pandémie, et décrypte les enjeux et perspectives pour l'avenir. Elle donne enfin la parole à quelques entreprises et porteurs de projets sud lorrains qui s'engagent pour faire face aux enjeux environnementaux et économiques auxquels toute la filière est confrontée.

EN RÉSUMÉ

Nouvelles pratiques de consommation et explosion du e-commerce révolutionnent le secteur du transport et de la logistique, avec de nombreux défis à relever : livrer beaucoup plus de produits, de toutes tailles, dans des délais toujours plus courts, partout dans le monde. Dans ce contexte d'accroissement et de dilution des flux, les mutations de la filière sont accélérées par la pandémie.

Demande soutenue de produits locaux ou bio en circuits courts, vieillissement de la population, diminution de la taille des ménages, baisse du taux de motorisation en centre-ville, achats compulsifs ou ludiques de plus en plus prisés... poussent les chaînes d'approvisionnement à se réinventer : les canaux de distribution sont imbriqués, les exigences de traçabilité accrues, les prestataires de plus en plus diversifiés.

Le consommateur adopte des comportements d'achats plus responsables sur les produits et de plus en plus leur transport. Quant aux acteurs logistiques, ils se doivent d'apporter de nouvelles solutions pour anticiper l'évolution des réglementations européennes comme nationales, en faveur de la réduction des GES, des particules fines et du bruit. Plusieurs d'entre eux ont déjà investi pour adapter leur intervention traditionnelle aux nouvelles problématiques de transition écologique, de même que des porteurs de projets et entreprises jeunes développent des concepts innovants.

Dans ce contexte, les territoires du Sud Lorraine doivent non seulement continuer à accueillir des activités de transport et de logistique, mais organiser au mieux la distribution des flux mondialisés jusqu'à la livraison du dernier kilomètre, articulée autour de hubs.

Parce qu'elle est très énergivore, la gestion du dernier kilomètre constitue un enjeu crucial d'aménagement du territoire, d'image de marque et de compétitivité des entreprises.

SOMMAIRE

- 1/ UNE FILIÈRE AU CŒUR DE L'ÉCONOMIE MONDIALE, RÉGIONALE ET LOCALE
- 2/ L'ÉCOSYSTÈME DE LA LOGISTIQUE DANS L'ESPACE DU SUD LORRAINE
- 3/ TENDANCES ET PERSPECTIVES DU SECTEUR : LES GRANDES ORIENTATIONS ET ÉVOLUTIONS À VENIR
- 4/ LES DÉFIS DE LA FILIÈRE : LA RÉSILIENCE DU TERRITOIRE FACE À LA SORTIE DE CRISE

1 UNE FILIÈRE AU CŒUR DE L'ÉCONOMIE MONDIALE, RÉGIONALE ET LOCALE

Contexte

La pandémie a mis en lumière le rôle essentiel de la logistique dans le fonctionnement général de l'économie et du commerce en particulier. S'il a été possible de limiter les déplacements des habitants pendant les périodes de confinement, la plupart des marchandises, indispensables à la vie courante, ont continué à être livrées, malgré les chocs et les désorganisations de la « logistisation » du monde¹.

Facteur majeur de compétitivité des entreprises, la logistique assure le fonctionnement des activités de production et des activités de consommation et de services, au bénéfice des ménages comme des entreprises.

La crise sanitaire et économique a incontestablement bouleversé la façon dont sont acheminées les marchandises aux particuliers et aux professionnels. Elle a révélé la fragilité de l'organisation de la production et de la distribution des biens à flux tendus, ainsi que la dépendance des chaînes de valeur mondiales (CVM) à certains pays (Chine, Inde) et à certains fournisseurs qui ont fait défaut. Elle aura un impact durable sur l'organisation de la chaîne logistique, en particulier le transport maritime. Des recherches de sourcing alternatifs sont déjà opérées, en Europe Centrale et au Maghreb.

Les activités de distribution des marchandises en ville reprennent de façon graduelle et encore sectorielle. Il a été constaté au cours du dernier trimestre 2020 une nette reprise des investissements sur le marché de l'immobilier logistique qui, avec le logement et l'immobilier de santé, redonnent confiance en l'avenir² ; pour autant, les acteurs du transport ne s'attendent pas à ce que le secteur revienne au niveau du 4^e trimestre 2019 avant 2022.

Dans ce contexte, la logistique est appelée à soutenir la relance de l'activité économique et industrielle. Les politiques publiques s'engagent pour accompagner les entreprises dans une démarche de sécurisation de leur chaîne d'approvisionnement et de relocalisation des bases fournisseurs. En outre, cette relocalisation répond bien à la volonté des clients de réduire l'empreinte carbone et avoir un impact positif sur l'emploi, notamment via la démarche RSE ou d'analyse des risques.

Plus largement, la logique du « moindre stock » qui prévaut dans une chaîne d'approvisionnement internationalisée et spécialisée pourrait céder la place à une logique plus réactive de la « moindre vulnérabilité ». Les stocks entreposés pourraient être redéployés d'un niveau central (généralement mondial) à un niveau régional (par exemple européen, national), renforçant ainsi le maillage logistique des territoires (stratégie qui a déjà été adoptée, en partie, par de grands e-commerçants).

Cette reconsidération stratégique pourra engendrer des coûts supplémentaires, essentiellement des coûts d'entreposage³ (coûts d'exploitation des sites logistiques et coûts de stockage).

Par ailleurs, la pandémie a accéléré des évolutions déjà visibles dans des villes en constante mutation.

D'un côté, si les modes de distribution s'adaptent déjà aux changements des modes de consommation (réorientation de la demande vers l'e-commerce, augmentation de la livraison à domicile des biens de consommation courante avec pression de la demande sur les coûts et délais), la crise sanitaire a fait exploser l'usage du e-commerce (+15 % en 2020 par rapport à 2019), en particulier le e-commerce alimentaire (de +7 à +10 % prévus par an jusqu'en 2030) contribuant à augmenter les flux, à diversifier les modes de livraison et à transformer les métiers de la livraison en ville.

De l'autre, la mise à l'arrêt des flux maritimes puis le confinement ont entraîné une désorganisation des transports maritimes avec des taux de fret extraordinairement élevés, et des conséquences importantes en 2021 sur la chaîne logistique.

Par ailleurs, la crise sanitaire a mis en lumière les limites du secteur transport-logistique, faiblement pourvu en équipement digital : l'ensemble du secteur doit encore accomplir sa conversion numérique (start-ups, solutions technologiques) avec l'essor du e-commerce.

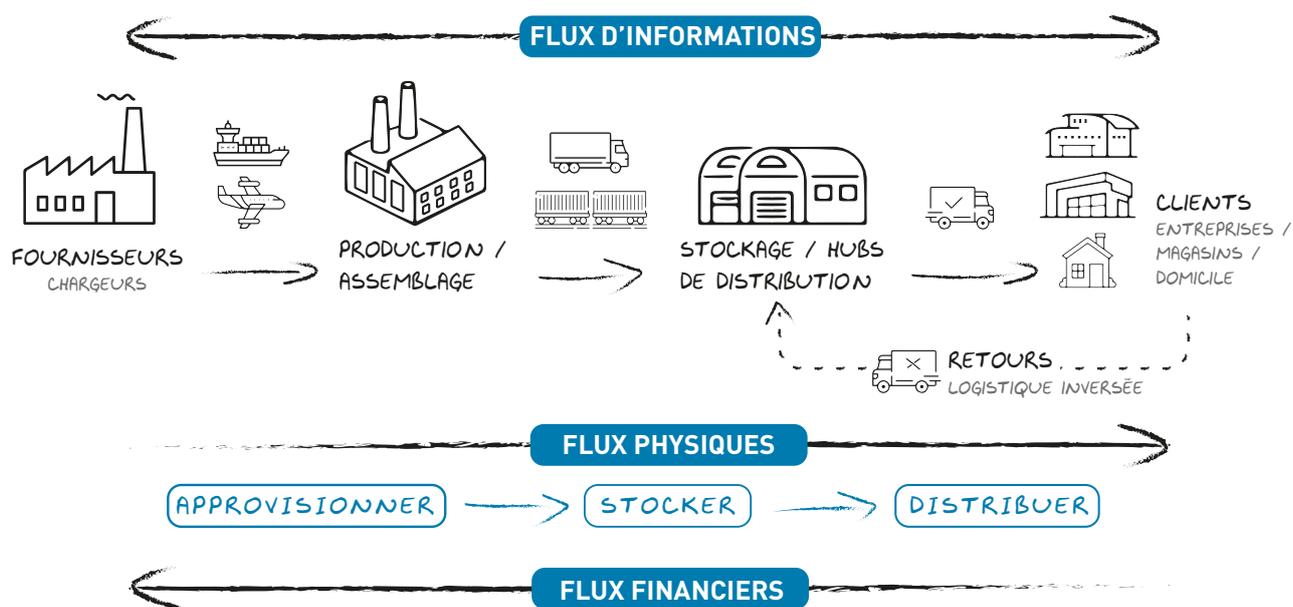
Le système d'approvisionnement demeure donc un sujet extrêmement complexe qui concerne tant l'organisation des flux mondialisés que la distribution du dernier kilomètre de livraison, articulée autour de hubs.

Son optimisation ne procèdera pas uniquement du progrès technologique. Dans des solutions multimodales qui se généralisent, le facteur humain demeure essentiel (conseil, organisation du plan de transport, recrutement, formation, etc.).

Enfin, parce qu'il est le plus énergivore, la gestion du dernier kilomètre constitue un enjeu d'aménagement du territoire, d'organisation des connexions entre la logistique métropolitaine et la logistique de proximité, d'image de marque des entreprises.

¹ Fulconis F. et Paché G. (2020), *Coronavirus : un révélateur de la fragilité du système logistique mondial – The Conversation (mars)*
² Enquête Ernst and Young (septembre-octobre 2020) ³ Estimés, en moyenne, de 3 à 4 % du chiffre d'affaires

La chaîne d'approvisionnement : qu'est-ce que c'est ?



LA LOGISTIQUE COUVRE TOUTE UNE CHAÎNE DE DISTRIBUTION

La logistique correspond à l'ensemble des méthodes et moyens relatifs à l'organisation d'une entreprise ou d'un service comprenant les manutentions, les transports (routier, ferroviaire, fluvial ou aérien), les conditionnements et les approvisionnements. Elle intervient donc de la production des activités industrielles à leur commercialisation. La logistique intègre également la gestion des flux de marchandises comme des personnes qui travaillent sur les sites logistiques. **C'est un véritable marqueur de l'activité et du dynamisme économique d'un territoire.**

LA LOGISTIQUE RECOUVRE DIFFÉRENTS MÉTIERS

Pour le **mode routier** qui transporte 86 % des volumes en France⁴, l'activité va de la messagerie monocolis dans un véhicule utilitaire léger moins de 3,5 t, au demi-lot, lot complet (palettes) dans un super poids-lourd de 44 t.

Il s'agit de secteurs d'activités très concurrentiels, éclatés en plusieurs fédérations professionnelles mais organisés en 5 réseaux majeurs, avec une forte sous-traitance et des courants d'affaires très structurés.

Il faut noter une spécificité technique sur l'activité frigorifique (température dirigée), très surveillée réglementairement, quel que soit la nature du fret (vaccins, médicaments, nourriture), sans compter les habilitations spéciales (armes et explosifs par exemple).

LES FLUX LOGISTIQUES S'ORGANISENT EN COMPTE PROPRE OU POUR AUTRUI

- **En compte propre**, les générateurs des flux utilisent leurs propres moyens : les commerçants vont s'approvisionner eux-mêmes, les commerces de gros effectuent leurs tournées de livraison, les entreprises de BTP transportent leurs marchandises, etc.
- **En compte d'autrui**, les générateurs de flux font appel aux compétences d'entreprises spécialisées dans le transport des marchandises.

Les transports en compte propre représentent déjà 40 % des flux. Cette proportion pourrait s'accroître avec les flux croissants liés aux ménages (flux d'achats motorisés et système de livraison à domicile en sortie de caisse ou suite à des achats en ligne).

LA CHAÎNE LOGISTIQUE DISTRIBUE DIFFÉRENTS ESPACES

Le maillon urbain représente à lui seul, en ordre de grandeur, le tiers du coût logistique total de l'acheminement d'une marchandise qui peut avoir parcouru des milliers de kilomètres au préalable.

En outre, **le transport de marchandises représente entre 15 et 20 % des kilomètres parcourus en ville par les véhicules**⁵. Ils se répartissent entre des flux liés pour :

- 50 % aux achats des ménages
- 40 % aux activités économiques tous secteurs confondus
- 10 % à la gestion de la ville (chantiers, services publics, déménagements).

Ajoutons que **50 % du diesel consommé en ville est utilisé pour des livraisons, qui génèrent 25 % du CO₂ émis en ville**⁵.

⁴ Source ADEME

⁵ Laboratoire d'Economie des Transports, 2000 – Jonction 2016

2 L'ÉCOSYSTÈME DE LA LOGISTIQUE DANS L'ESPACE DU SUD LORRAINE*

MÉTHODOLOGIE

Les emplois et établissements de la logistique peuvent être dénombrés selon **deux approches complémentaires** :

- un **cœur d'activité** : l'approche « filière » ;
- auquel se greffe une **vision de l'activité plus large** : l'approche « fonction ».

1/ L'approche « filière » s'intéresse aux établissements dont l'activité principale relève de la logistique réalisée pour « compte d'autrui ». 35 codes d'activité ont été sélectionnés et regroupés en 6 activités principales :

- Les **transports de marchandises** (dont le transport de fonds) ; seul le fret SNCF a été retenu dans les activités de l'entreprise nationale.
- L'**entreposage et le stockage**.
- La **manutention et le conditionnement**.
- Les **activités de poste et messagerie** : seule la plateforme ColiPoste à Bar-le-Duc a été prise en compte (les centres de tri de la Poste mélangeant le courrier BtoB et BtoC, sans possibilité de les sérier) ; par ailleurs les messagers indépendants, rattachés à leur lieu de résidence, ont été retenus car il s'agit d'une activité en plein essor qui témoigne d'une évolution des métiers de la livraison en ville.
- Le **commerce de gros** lié directement à la délivrance de l'alimentation, des produits de santé, de l'industrie (au-delà de 5 emplois).
- La **vente à distance** : distribution à domicile des produits d'épicerie et surgelés.

2/ L'approche « fonction » permet, quant à elle, d'appréhender dans le temps l'évolution du poids des « métiers » ou « postes » de nature logistique, susceptibles d'être exercés dans tout établissement, quel que soit le secteur d'activité, et en particulier dans ceux dont l'activité principale ne relève pas de la filière logistique.

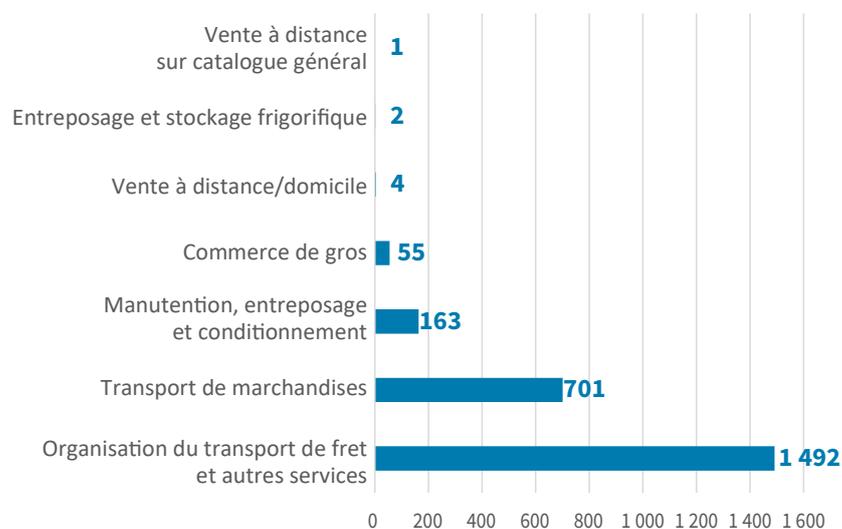
La supply chain : chiffres-clés

Le cœur d'activité du transport-logistique pèse environ **2 400 établissements** et **18 200 emplois** dans le Sud Lorraine (31 EPCI).

Les établissements sont polarisés par deux grandes activités : le courrier et la messagerie (62 %) et le transport de fret (29 %).

Les activités de poste et de courrier représentent 3/5 des établissements dans le Sud Lorraine

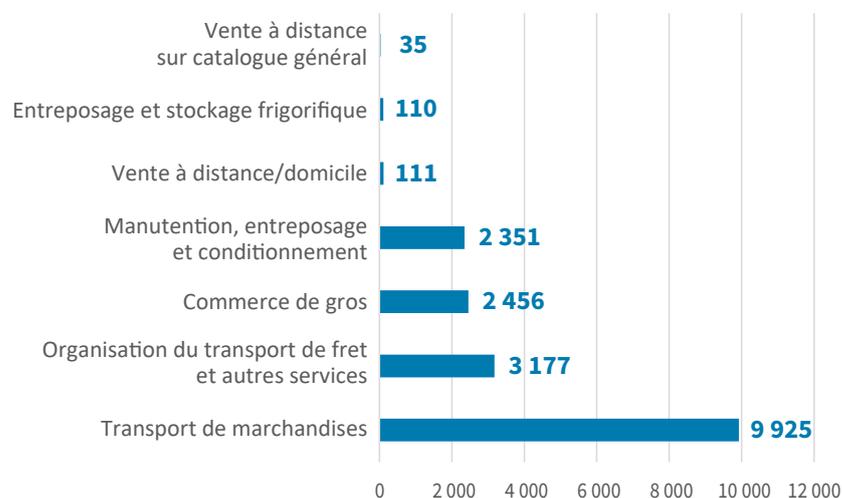
Source : INSEE fichier Sirene septembre 2020



Les emplois se concentrent essentiellement dans les entreprises de fret (55 %), puis de façon plus homogène dans le courrier et la messagerie (17 %), le commerce de gros (14 %) et enfin l'entreposage (13 %).

Les entreprises de transport concentrent plus de la moitié des emplois dans le Sud Lorraine

Source : INSEE fichier Sirene septembre 2020



* Ce cahier ne traite pas de la logistique « grandes mailles », en particulier des ports sur la Moselle et des grandes plateformes luxembourgeoises

| EPCI | % emplois | % établissements |
|--------------------------------|-----------|------------------|
| Grand Nancy | 34 | 57 |
| Terres Toulouses | 12 | 4 |
| Épinal | 8 | 6 |
| Portes méridionales des Vosges | 8 | 3 |
| Saint-Dié-des-Vosges | 5 | 3 |
| Bassin de Pompey | 5 | 3 |
| Bassin de Pont-à-Mousson | 5 | 2 |
| Lunéville à Baccarat | 3 | 3 |
| Bar-le-Duc - Sud Meuse | 3 | 1 |

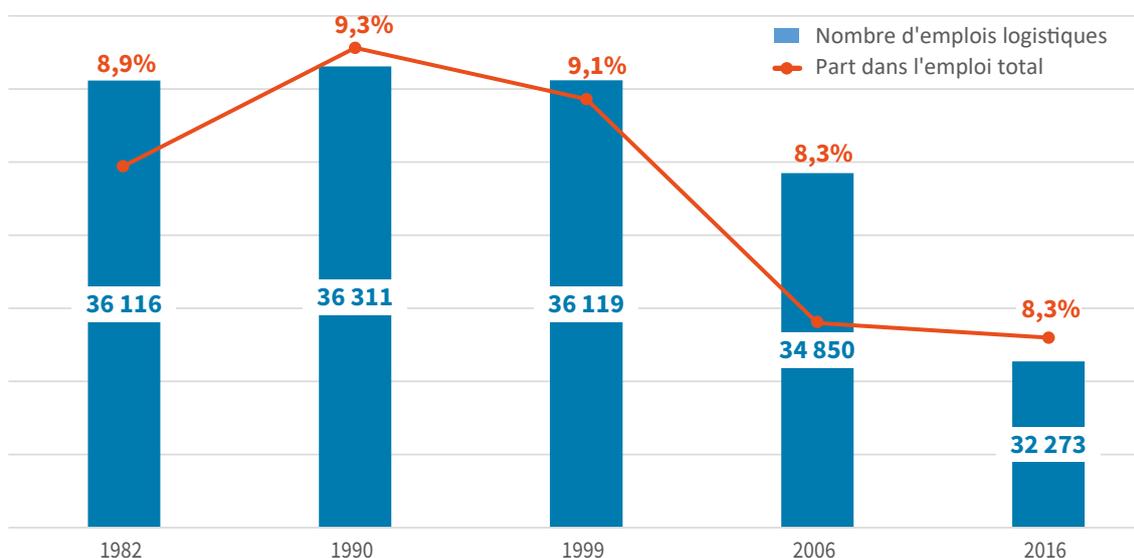
Source : INSEE fichier Sirene septembre 2020

Il est à noter que le bassin économique nancéen (la Métropole du Grand Nancy et ses EPCI limitrophes) concentre à lui seul les 2/3 des établissements et plus de la moitié (55 %) des emplois.

Par ailleurs, dans le Sud Lorraine, le total de l'emploi dans cette fonction logistique « élargie » s'élève alors à un peu plus de 32 000 en 2016, un chiffre en baisse de 12 % depuis une vingtaine d'années. La part elle-même de la fonction logistique (8,3 %) dans l'emploi total du Sud Lorraine est stable depuis une dizaine d'années.

Évolution de la fonction logistique dans le Sud Lorraine

Source : INSEE fichiers du recensement de la population



Impact de la COVID-19

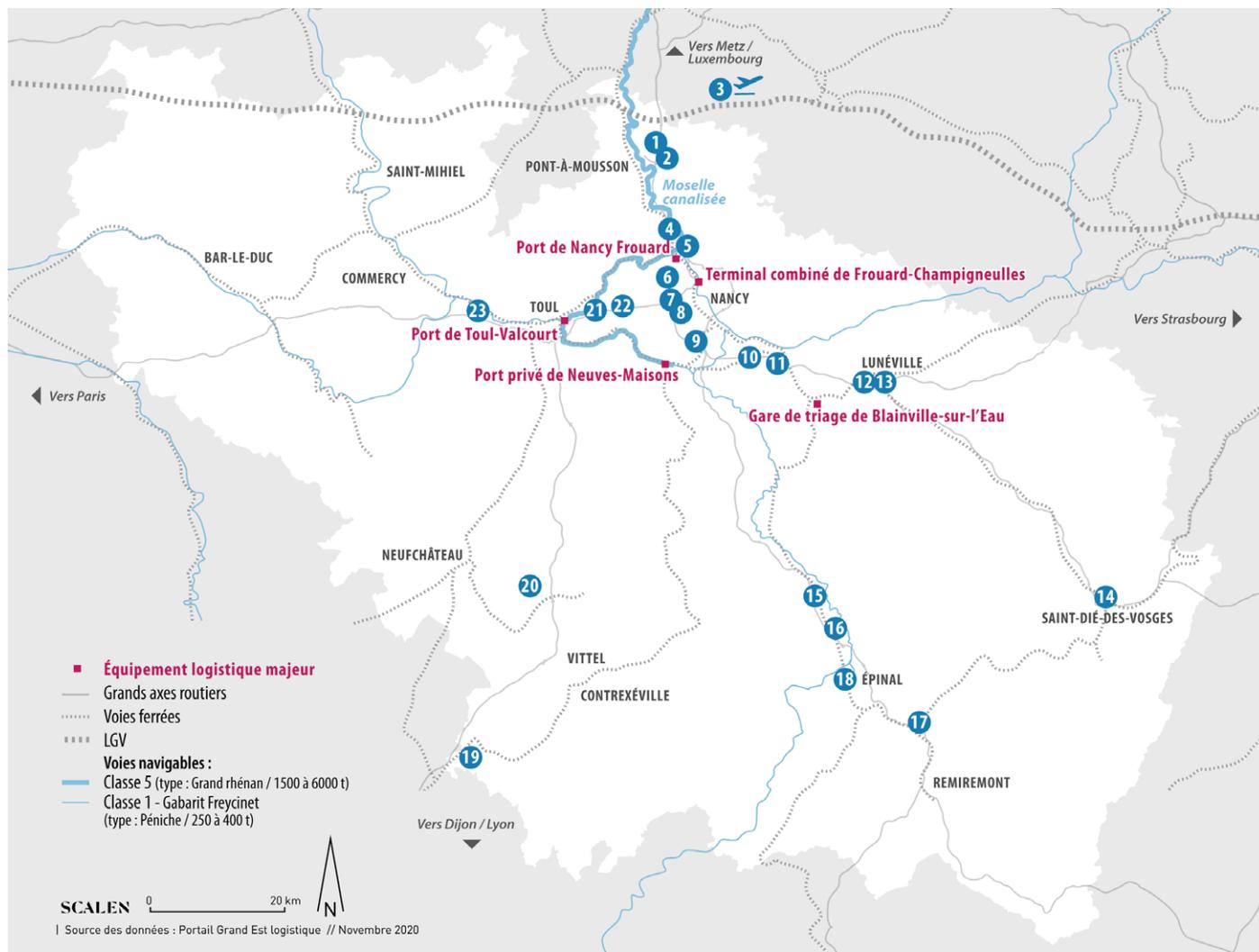
L'impact de la crise sanitaire en 2020 et du e-commerce sur les emplois salariés du transport et de la logistique commence à être connu.

D'un côté, une perte de 4 % des emplois salariés du secteur privé transport-logistique (hors agriculture), soit 3 000 à 3 500 emplois détruits.

De l'autre, les activités liées au e-commerce résisteraient mieux et transforment le profil des entreprises, dans le transport routier de marchandises en particulier. En effet, « le nombre d'indépendants avec un seul salarié y a été multiplié par 1,5 en 2019 et le nombre d'établissements sans salarié y a été multiplié par 8,4 en trois ans ».

Source : Stratégies logistique, 1^{er} février 2021

Les zones d'activités logistiques dans le Sud Lorraine



- | | | | |
|---|--|--|---|
| 1. Parc régional d'activités de Bouxières-Lesménils | 8. Zone d'activités Nancy Porte Nord (Maxéville) | 15. Zone d'activités d'Épinal-Nomexy | 22. Zone d'activités du Parc de Haye (Bois-de-Haye) |
| 2. Zone d'activités d'Atton | 9. Dynapôle de Ludres-Fléville | 16. Zone Inova 3000 (Capavenir Vosges) | 23. Zone Les Herbues (Pagny-sur-Meuse) |
| 3. Zone d'activités Lorraine Airport | 10. Zone d'activités de Moussières (Ville-en-Vermois) | 17. Zone d'activités de la Plaine et de l'Encensement (Eloyes / St Nabord) | |
| 4. Zone de Pré à Varois (Custines) | 11. Zone des Sables (Dombasle-s-M. / Rosières-aux-S.) | 18. Épinal-Chavelot-Golbey | |
| 5. Eiffel Énergie (Frouard) | 12. Zone d'activités Lavoisier (Lunéville / Moncel-lès-L.) | 19. Cap Vosges Damblain | |
| 6. Parc logistique Nancy-Pompey (Champigneulles) | 13. Actipole de Mondon (Moncel-lès-Lunéville) | 20. Zone du Neuilly (Châtenois) | |
| 7. Zone d'activités Saint-Jacques II (Maxéville) | 14. Zone d'activités d'Hellieule (St-Dié-des-V.) | | |

L'ACTIVITÉ LOGISTIQUE DANS LE SUD LORRAINE

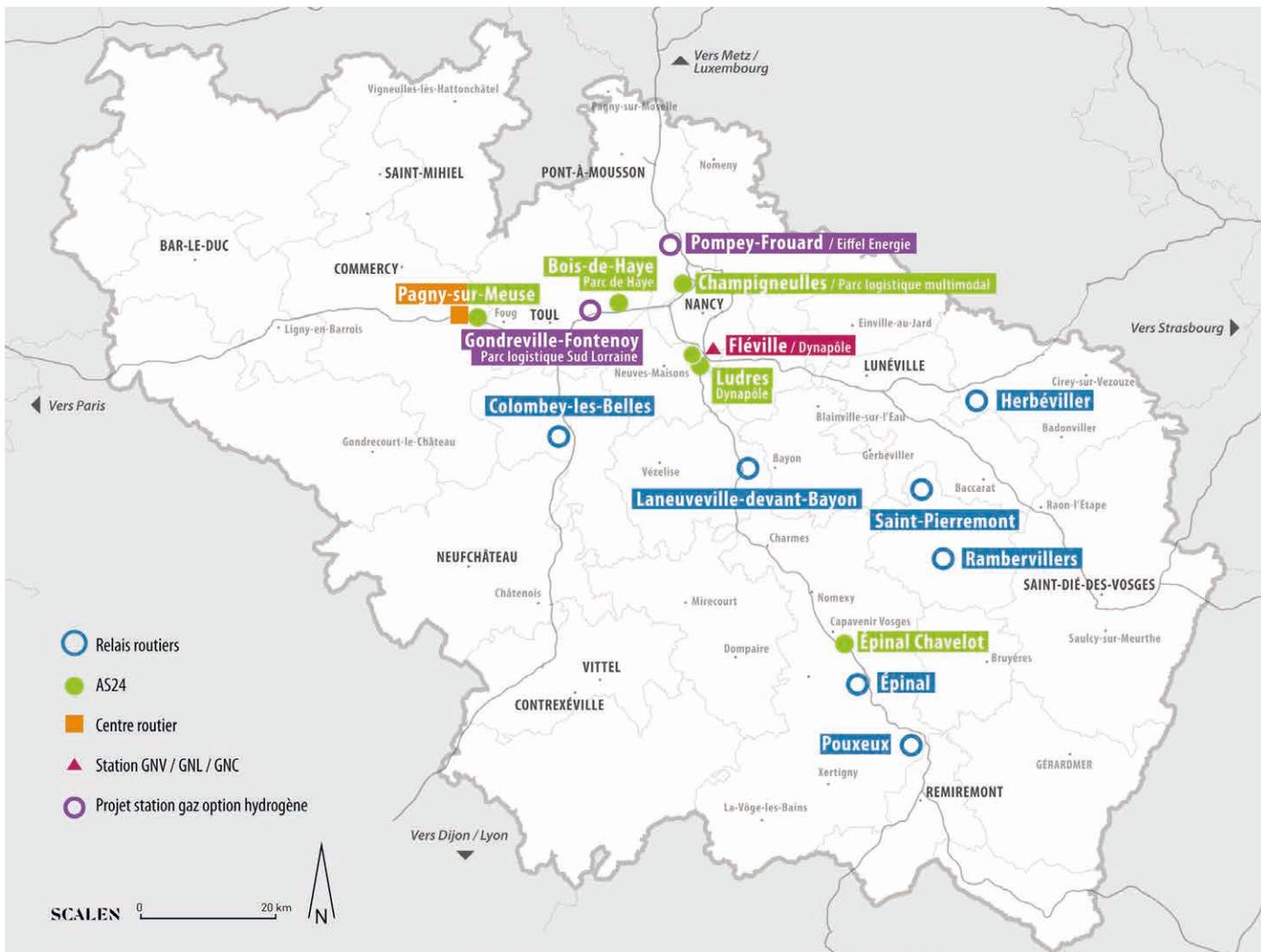
Par ses plateformes multimodales, ses parcs de logistique industrielle et de distributeurs dédiés, son positionnement sur deux corridors européens multimodaux (RTE-T), le Sud Lorraine contribue à l'attractivité du Grand Est.

Le SRDEII⁶ de la Région a identifié la logistique (optimisation des processus, transport, entrepôt de stockage, transport décarboné, etc.), comme l'une des 4 filières d'intérêt régional, au même titre que la production mécanique et métallurgique, la santé et l'industrie pharmaceutique, la bioéconomie.

La logistique compte ainsi pour 3 % dans les 650 projets d'investissements internationaux suivis par Business France de 2014 à 2019 (8 en Lorraine, 7 en Champagne-Ardenne, 5 en Alsace), puis par Grand E-nov.

Le Sud Lorraine, par sa situation centrale en Grand Est, est un pôle économique majeur pour la logistique dans la région, avec une double dimension territoriale. Il met en liaison à la fois l'Alsace avec le bassin parisien et le Benelux avec le sillon rhodanien.

6 SRDEII : Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation



À LA CROISÉE DE PLUSIEURS INFRASTRUCTURES, LE BASSIN NANCÉIEN JOUIT D'UNE POSITION DE BARYCENTRE DANS LE GRAND EST

Ses bases logistiques approvisionnent essentiellement les entreprises et les ménages du Grand Est.

Il bénéficie d'un **très bon maillage en infrastructures** tant routières (N4 gratuite, N57, N59, N66) que ferroviaires, fluviales et portuaires. **Avec 16 % du volume transporté, la part des modes alternatifs à la route s'élève à plus du double de la moyenne nationale** (transport fluvial historiquement élevé avec l'industrie sidérurgique notamment).

Il n'y a pas de problèmes majeurs de connexion hormis la congestion routière croissante entre Nancy et Luxembourg (pas de saturation vers Dijon sur l'A31, à partir du péage de Gye). Toutefois, lorsqu'on observe les corridors et les courants de trafics, les poids lourds n'ont pas de besoins spécifiques pour s'arrêter à Nancy. Sur les grands flux, Nancy ne constitue pas un point d'arrêt (par exemple par rapport à la réglementation des temps de conduite et de ravitaillement).

Pour le transport de fret massifié, la carence majeure demeure **l'absence de connexion fluviale à grand gabarit vers le bassin rhodanien** (liaison Moselle-Saône).

Le port de Nancy-Frouard permet un échange de marchandises pondéreuses (blés, produits industriels) du

Sud Lorraine jusqu'aux confins de la Bourgogne et du bassin parisien vers les ports de la Mer du Nord (Anvers, Rotterdam), par la Moselle canalisée. Suite aux dernières décisions prises (abandon de la solution SEMOP⁷, reconduction par avenant des concessions en cours jusqu'en juin 2021), le comité du Syndicat Mixte Ouvert des Ports Lorrains ouvre une nouvelle phase pour la période été 2021 - fin 2023 dans le travail de convergence initié depuis plusieurs années en matière d'exploitation et d'investissement sur les 9 ports publics et 2 privés du bassin de la Moselle.

L'objectif demeure de renforcer l'attractivité de la Moselle canalisée et d'en faire un atout de développement économique, tout en offrant un service unique aux professionnels de la logistique et aux entreprises.

Les grands transporteurs et logisticiens du grand bassin nancéen sont positionnés dans le triangle Pont-à-Mousson - Toul - Lunéville, sur les grands axes routiers, dans les grandes zones d'activités : Cora-Match, STEF-TFE et OCP à Atton ; Logidis - Carrefour sur l'Actipôle de Mondon ; Intermarché à Pagny-sur-Meuse ; Lidl à Gondreville ; FM Logistic puis ID Logistics sur le Dynapôle.

7 SEMOP (Société d'économie mixte à opération unique) est une forme d'entreprise publique locale permettant à une collectivité locale ou son groupement de lancer un appel d'offre en amont de la constitution de la société, pour désigner l'actionnaire opérateur qui s'associera avec elle pour l'exécution d'un contrat qui lui sera attribué.

Le bassin nancéien est également bien positionné pour desservir les Vosges. Par exemple, l'Agence Géodis-Calberson Lorraine, située à Ville-en-Vermois, couvre ce département. Pour des raisons historiques, seul DB Schenker opère d'Epinal à destination du sud du bassin nancéien.

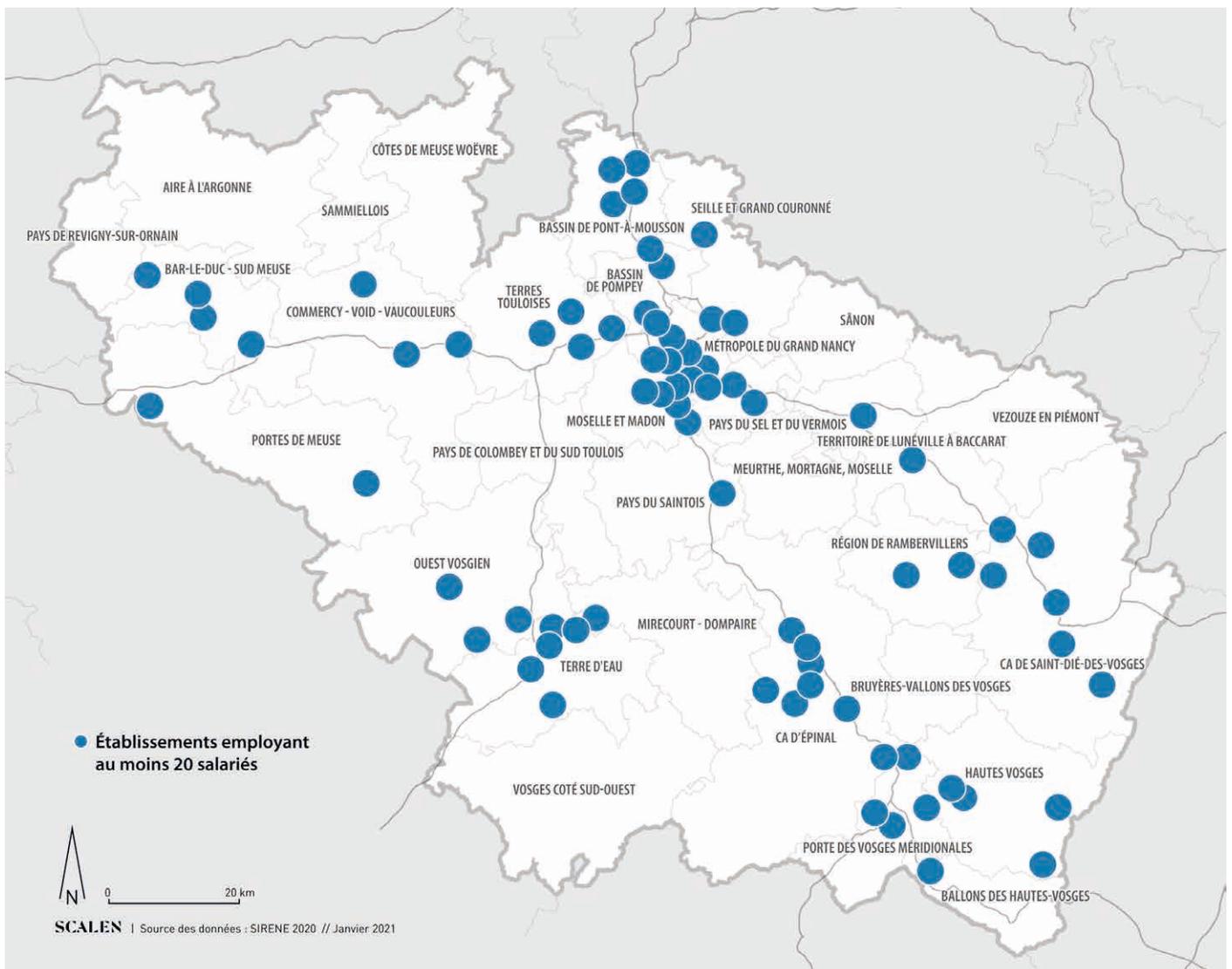
Le Grand Nancy regroupe les messagers et expressistes ainsi que les petits transporteurs et grossistes (sur Rives de Meurthe, près de leurs clients nancéiens). Le carrefour autoroutier de Ludres jouit d'un excellent positionnement (d'où l'attrait du Dynapôle, zone industrielle avec une forte présence des messagers et des expressistes, ainsi que des prestataires logistiques). Les petits transporteurs recherchent également quelques milliers de m² au Nord, sur la zone de Saint-Jacques 2 à Maxéville.

Le bassin toulois continue de regarder vers la région parisienne et **le bassin lunévillois** vers l'Alsace (cf. développement de l'Actipôle de Mondon).

Les transporteurs installés sur la Zone des Sables à Dombasle-Rosières (XPO, ex-Norbert-Dentressangle par exemple) ou les différents parcs d'activités du Toulois (par exemple, les Transports Quil sur le parc d'activités de Haye) sont davantage orientés vers le marché domestique, régional ou longue distance. Ainsi, le site de Laronxe, dans le Lunévillois, sous-traitera fin 2021, sur 32 000 m², toute l'activité logistique de Leroy Merlin dans le Grand Est.

À noter sur le territoire la présence de la base transport et essai de Transalliance à Azerailles, berceau de la famille Michel (Groupe Transalliance).

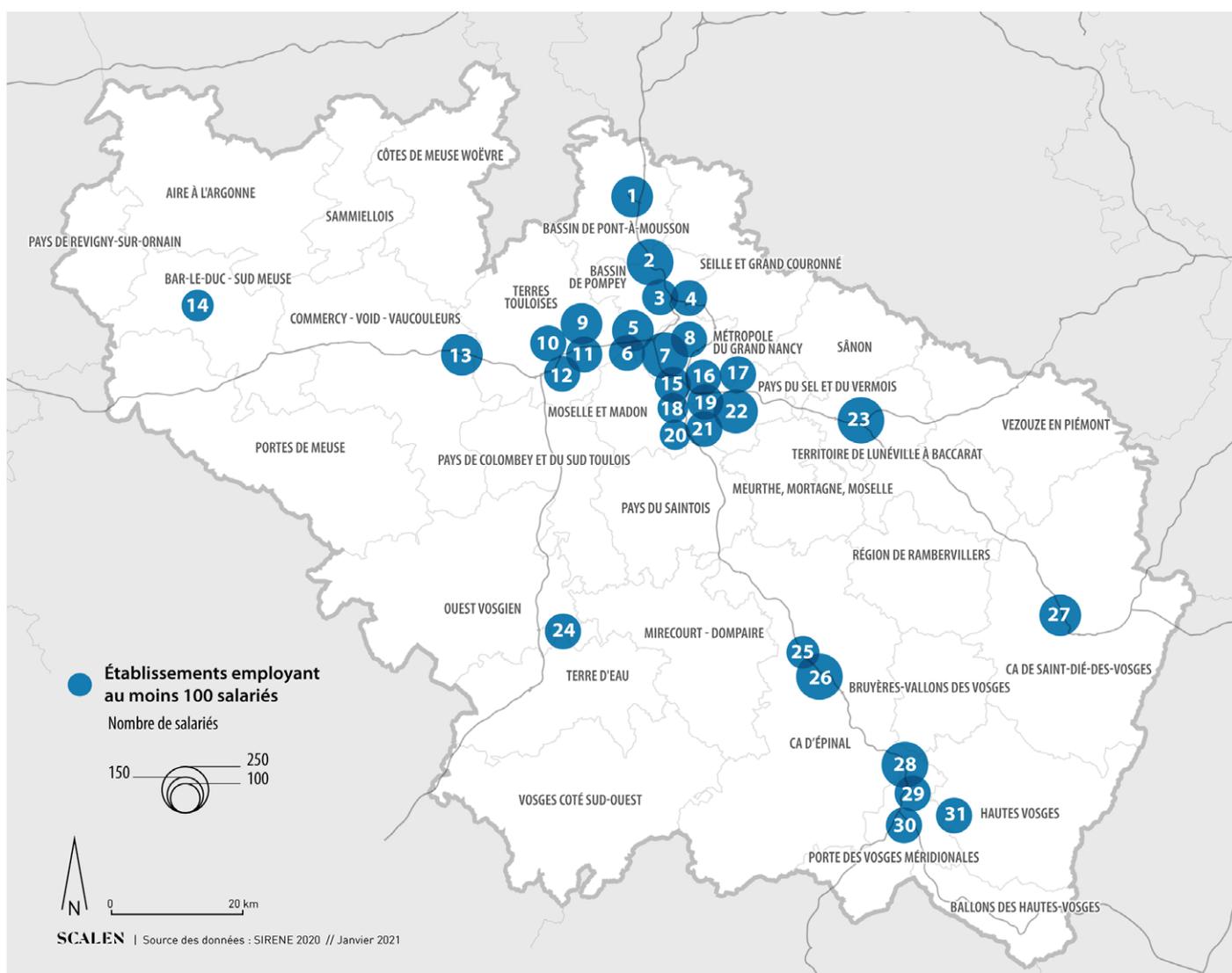
Des établissements logistiques concentrés dans les pôles du Sud Lorraine



Les employeurs les plus importants sont principalement **des entreprises spécialisées dans le secteur d'activité des transports routiers de fret interurbains, soit des plateformes** faisant partie d'un réseau national et international de distribution et d'approvisionnement, spécialisées dans le stockage des produits alimentaires et non alimentaires. Tous assurent l'acheminement des produits provenant de l'usine des différents fournisseurs jusqu'aux rayons des magasins, des chargeurs vers les clients industriels et particuliers.

Ces bases logistiques sont dépendantes des stratégies de groupe (ainsi dans le cadre de son plan national de restructuration, Intermarché prévoit de fermer d'ici fin 2021 son site de Saint-Dié-des-Vosges qui emploie environ 200 salariés pour se repositionner dans le Jura).

Les grands employeurs logistiques dans le Sud Lorrain en 2020

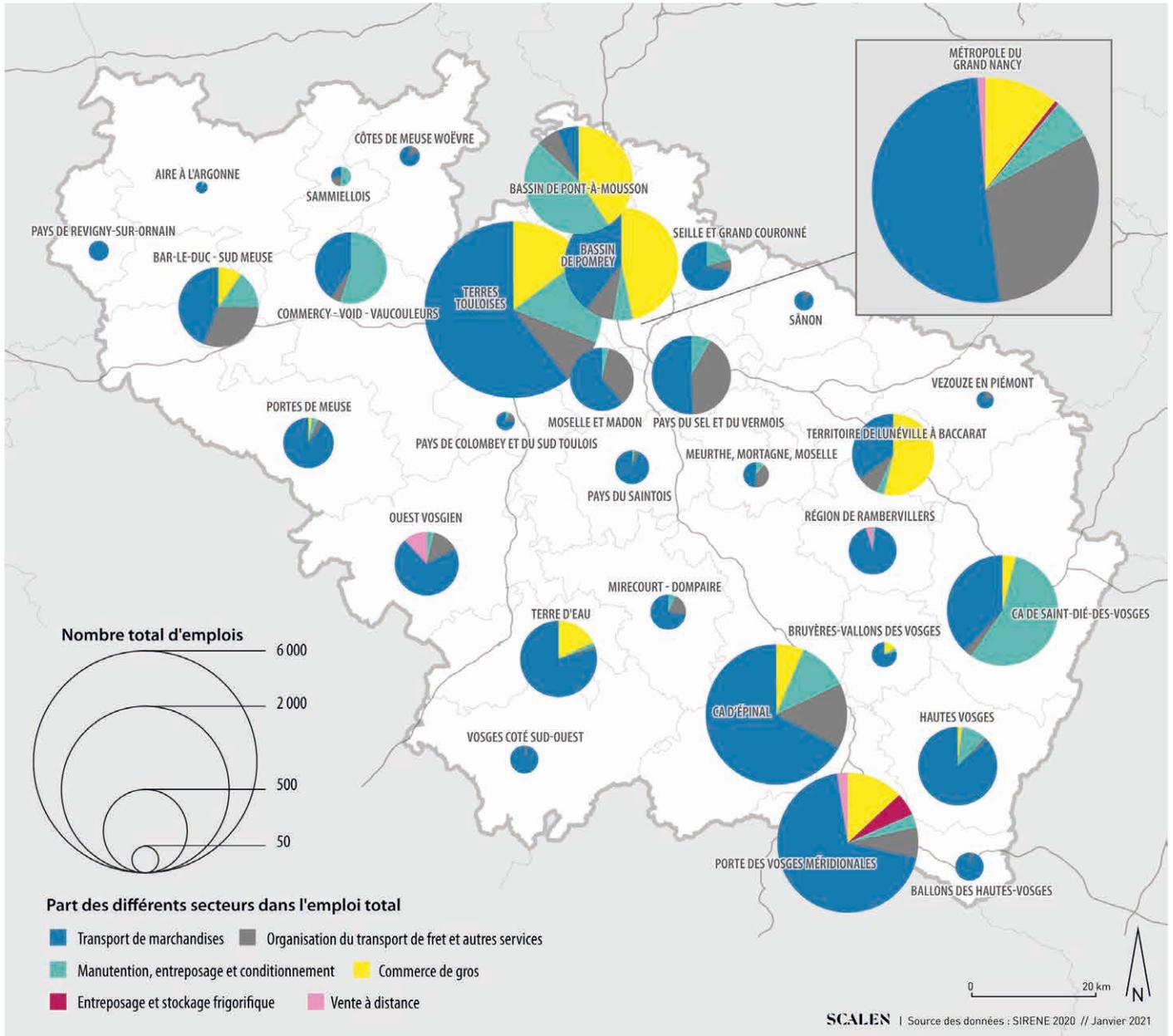


- | | | | |
|---|--|--|-------------------------------------|
| 1. ALSF ARVATO LOGISTIQUE SERVICES FRANCE | 10. POMONA EPISAVEURS | 19. SOLOTRA | 28. MAUFFREY SAS |
| 2. POMONA | 11. NEOLOG | 20. TRANSPORTS VIGNERON | 29. MAUFFREY LITTORAL |
| 3. ALAIN FOULON | 12. MAUFFREY SAS | 21. MICHEL LOCATION | 30. LABORATOIRES LOHMANN & RAUSCHER |
| 4. POMONA | 13. ITM LOGISTIQUE ALIMENTAIRE INTERNATIONAL | 22. MICHEL ET TRANSPORTEURS ASSOCIES M T A | 31. TRANSPORTS JEAN ROUILLON |
| 5. TRANSPORTS QUIL | 14. LA POSTE (COLIPOST) | 23. CARREFOUR SUPPLY CHAIN | |
| 6. SOTRAMA | 15. FM FRANCE | 24. S.E. DES TRANSPORTS LOCATIONS MAIRE | |
| 7. RTE RESEAU DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ | 16. PERRENOT LORRAINE | 25. TRANSPORTS SIMONIN SA | |
| 8. GRGGAZ | 17. CALBERSON LORRAINE | 26. SA DES MAGASINS GÉNÉRAUX D'ÉPINAL | |
| 9. LIDL | 18. TRANSPORTS HAQUIN | 27. ITM LOGISTIQUE ALIMENTAIRE INTERNATIONAL | |

La densité des plus grands établissements se retrouve le long des artères du Sillon Lorrain (A31, N57), du bassin mussipontain au Nord, au bassin spinalien au Sud, en traversant le bassin nancéien. Un deuxième axe majeur se dessine le long de la N4/A33/N333.

Les principaux EPCI du Sud Lorraine concentrent logiquement les établissements et les emplois de la logistique, mettant à profit leur positionnement sur les grandes infrastructures routières Nord-Sud (A31, N57, N59, N66) et leurs interconnexions.

Ventilation des emplois par secteur de la logistique par EPCI dans le Sud Lorraine en 2020



Les grands pôles logistiques des EPCI rassemblent l'ensemble des fonctions et métiers de la logistique (avec les spécificités de la vente à distance, de l'entreposage

frigorifique), tandis que les autres EPCI abritent plutôt les emplois des sociétés de transport interurbain et de messagerie.

3 TENDANCES ET PERSPECTIVES DU SECTEUR : LES GRANDES ORIENTATIONS ET ÉVOLUTIONS À VENIR

Tendances lourdes

TENDANCES LOURDES LIÉES À L'ORGANISATION DE L'ACTIVITÉ

Une activité économique cruciale rendue plus visible

Longtemps considérée comme une fonction secondaire, le rôle de la logistique a été remis en avant avec la crise sanitaire. La qualité et la diversité des services offerts par les plateformes deviennent des paramètres clés : elles recouvrent désormais un bouquet d'activités et de métiers qui l'éloignent de la catégorie des activités peu qualifiées à faible valeur ajoutée.

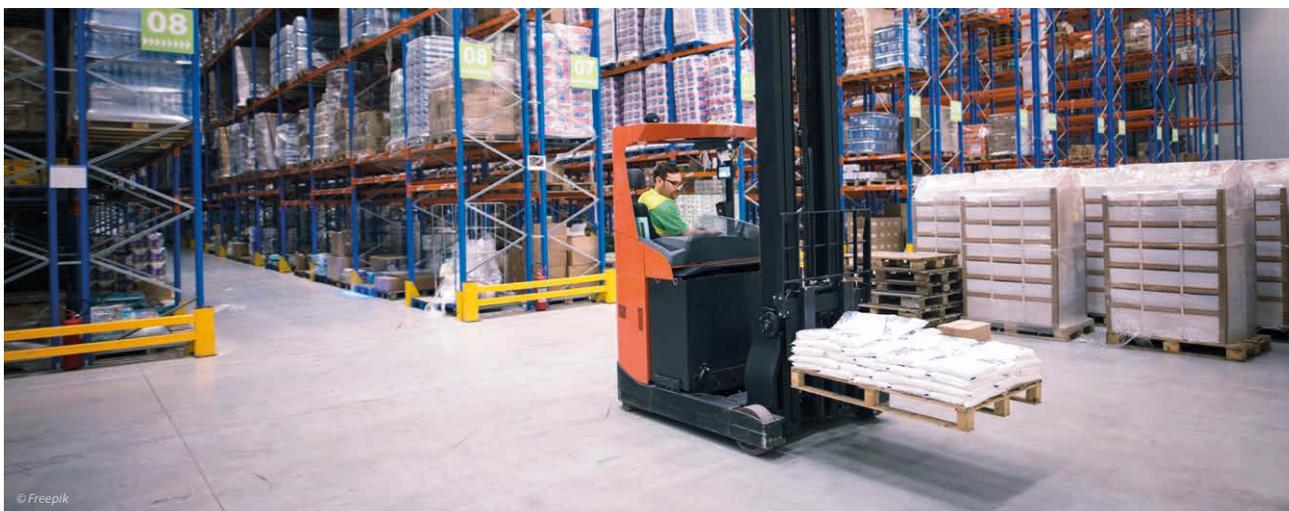
Par ailleurs, les activités logistiques, et notamment le transport, sont mal perçues par leur contribution aux émissions polluantes (qualité de l'air), leurs consommations de foncier (avec un ratio emploi / surface relativement faible), la congestion (trafic PL) et le bruit qu'elles génèrent. Parce qu'elles sont au cœur des enjeux écologiques urbains où le service rendu est à la fois indispensable et complexe et parce qu'elles sont fortement consommatrices d'énergies fossiles et de foncier, leur modèle doit nécessairement évoluer.

Les nouvelles pratiques du commerce mondial et national génèrent de nouvelles organisations

La reconfiguration des chaînes de valeurs est maintenant engagée depuis une dizaine d'années et trouve, avec les réponses apportées pendant la période de confinement liée à la COVID-19, de **nouveaux facteurs de mutation**.

Les changements économiques, technologiques, les préoccupations écologiques conduisent à raccourcir les circuits de conception, de fabrication et de commercialisation des produits et services, à les régionaliser (à l'échelle du sous-continent) voire à les nationaliser et à les rapprocher du consommateur.

Ces mutations sont loin d'être achevées. Comme tous les maillons de la chaîne, les opérateurs de la distribution, situés en fin de circuits, doivent aussi s'adapter. Les géants internationaux de la distribution avec leur capacité à dominer le marché directement ou contrôlant des plateformes de commerce en gros, jouent la carte du e-commerce, en recherchant des économies d'échelle, en étant au plus près des attentes du consommateur, en tenant compte des nouvelles contraintes environnementales.



© Freepik

Un phénomène de concentration pour conforter les positions

Le transport est un **secteur très concurrentiel** qui dégage de faibles marges (1 %). La perte d'un gros client peut conduire au dépôt de bilan ou réduire de moitié le personnel, d'où une recherche de rentabilité et de croissance externe.

La **rentabilité** d'abord avec un service de qualité (maîtrise des flux du client, produits à forte valeur ajoutée ou « niches », mutualisation de l'entreposage, offre de stockage, recherche d'affrètement, activité plus rémunératrice...). La qualité du service et sa fiabilité permettent de compenser le facteur prix.

Puis la **croissance externe** par acquisition de fonctions supports (les chauffeurs, les camions, les bâtiments), ce qui prive en même temps les concurrents de moyens d'exploitation pour s'implanter ou bien se développer sur place.

La croissance externe permet aux grands groupes, outre la conquête des marchés, d'intégrer le personnel (roulant) des sociétés rachetées.



Des métiers en pénurie de personnels

Malgré la demande soutenue, les transporteurs peinent à recruter des chauffeurs-livreurs. Le métier reste peu attractif en raison des contraintes auxquelles il est soumis mais aussi parce qu'il est finalement peu valorisé et mal connu. La tension est encore accentuée par les besoins conjoncturels et la concurrence. L'alignement des réglementations en Europe pourrait permettre de limiter cette concurrence des chauffeurs des pays de l'Est européen (coût inférieur de 25 % au km), qui préfèrent aller travailler pour des sociétés allemandes qui offrent de meilleurs salaires. La pénurie de chauffeurs français et étrangers (selon la saisonnalité) les place en bonne situation pour négocier leur embauche (délai de carence d'une semaine par exemple).

Pour faire face à la situation, les entreprises du Sud Lorraine s'organisent et proposent une palette de solutions : meilleurs salaires, adaptation des horaires, formation tutorée (le budget de formation est en général déjà absorbé par le budget des formations obligatoires), ouverture de leur propre école de formation, etc. En plus du recours à l'interim, elles explorent de nouveaux modes de recrutement pour valoriser la profession et attirer de nouveaux profils, indispensables au développement de leur société.

TENDANCES LOURDES LIÉES À L'ORGANISATION SPATIALE

Une logique de polarisation croissante sur les grands axes autoroutiers et express

Cette logique nationale se vérifie également à l'échelle du Sud Lorraine.

Ces deux dernières décennies, la commercialisation de la zone logistique d'Atton, l'implantation d'unités logistiques et de transporteurs (avec services associés) sur la zone régionale de Bouxières - Lesménils (par exemple, la plate-forme logistique du Groupe Bailly - Car Avenue depuis 2014), le développement de la zone de la Louvière à Lesménils, soulignent **l'attractivité du bassin mussipontain entre Nancy et Metz, le long de l'A31**. Cette attractivité a été tirée par la santé économique du Nord Lorrain et l'expansion économique luxembourgeoise.

Plus récemment, suivant le rebond de la conjoncture économique des dernières années, **les grands axes qui irriguent le Toulinois et le Lunévillois ont retrouvé une certaine attractivité logistique**.

Avec la crise économique et la désindustrialisation, l'attractivité logistique du Toulinois s'est amenuisée (fermeture de Kléber en 2008 par exemple), avant un regain en 2017-2018. Aménagée en 1992 sur 123 ha, et clairement affichée par les pouvoirs publics dès 2000 comme le site spécialisé en Meurthe-et-Moselle dans l'accueil de grandes entreprises logistiques, la zone internationale de Gondreville-Fontenoy proposait encore 87 ha cessibles en 2017. Une nouvelle phase de promotion active de la part de l'EPCI a porté ses fruits en 2019 et 2020 avec la commercialisation totale de 60 ha pour des enseignes de la grande distribution (extension de Lidl sur 18 ha ; implantation de Colruyt), le stock restant étant en 2020 sous compromis de vente.

La capacité électrique offerte par ce site constitue notamment un avantage concurrentiel décisif pour les entreprises utilisatrices de fortes charges.

Quant à l'Actipole de Mondon, la plateforme logistique inaugurée en 2015 a rencontré son marché avec la quasi-totale commercialisation de ses programmes de Moncel-lès-Lunéville (Logidis) et Laronxe (Leroy Merlin).

Une logique de desserrement des plateformes en proximité

Les bases logistiques sont historiquement installées à proximité des donneurs d'ordre, des clients et des garages poids lourds, des commodités (centres routiers, AS24), des axes majeurs et des nœuds autoroutiers.

Comme partout en France, un mouvement de **desserrement des implantations** logistiques et plus globalement des activités génératrices de flux s'est opéré il y a trente ans vers la périphérie des agglomérations. Les grandes entreprises industrielles sont parties au sud du bassin de Pompey (Champigneulle, Frouard, Custines) et une zone logistique multimodale a été aménagée sur le Parc Eiffel Energie.

Lorsqu'elles ont dû s'agrandir, les plates-formes ne se sont déplacées que de quelques kilomètres (Géodis Calberson de Ludres à Ville-en-Vermois ; Logidis de Lunéville à Moncel-lès-Lunéville ; Pomona de Maxéville à Millery).

Les besoins d'extension des plateformes ne peuvent pas toujours être satisfaits dans les espaces urbains les plus denses. Ainsi, Martin Brower construit une nouvelle plateforme à Rosières-aux-Salines sur la zone des Sables, afin de réajuster toute son organisation dans le Grand Est en faveur de son unique client (119 établissements Mac Donald's). Le nouveau site HQE de 5 500 m² comptera 2 000 m² de plus que le site de Custines qu'il remplace, au nord de Nancy, ouvert en 1996. La nouvelle localisation permettra de raccourcir les distances de livraison et de se rapprocher des transporteurs locaux. Pour réduire les émissions de CO₂, les camions de livraison fonctionneront avec un biocarburant composé d'huiles de friture recyclées, issues des restaurants.

Les attentes fortes exprimées par les porteurs de projets logistiques

- Offre de services globale du site et attractivité territoriale (accessibilité PL et TC, infrastructures et réseaux, taille des parcelles, environnement économique, services proposés aux entreprises et salariés, accompagnement des entreprises, accès à un bassin d'emploi suffisant).
- Délais réduits de délivrance des autorisations administratives.
- Anticipation des procédures administratives et des études (urbanisme, archéologie préventive, environnement).
- Capacité globale à pouvoir envisager l'instruction d'un dossier d'autorisation environnementale (ICPE) dans des délais fiables et maîtrisés.

TENDANCES LOURDES LIÉES À L'ORGANISATION TECHNIQUE ET TECHNOLOGIQUE

Le colisage dans le tonnage transporté se normalise

La logistique est de plus en plus dictée par les consommateurs, actant le passage d'un marché de masse à un marché individualisé.

D'une part, la standardisation des contenants du commerce mondial (90 % des échanges de marchandises se font dans des « boîtes », conteneurs de 20 ou 40 pieds) fait réduire la part du vrac et accroît les besoins d'espaces dans les plateformes de stockage des « boîtes » sur les ports fluviaux et les « ports secs », ou des colis et palettes dans les entrepôts.

D'autre part, la croissance exponentielle des commandes sur Internet⁵ fait exploser le trafic journalier de colis (les petits colis constituent déjà 55 % du nombre total de livraisons en ville ; ce marché devrait doubler d'ici à 2030), et génère un accroissement des flux de véhicules légers dans les espaces urbains.

Plusieurs grands transporteurs notent que le développement de l'e-commerce impacte déjà leur activité au sein du groupe : bascule lente du BtoB vers le BtoC, développement des fonctions de préparation de commande et d'exploitation.

Les phases de reconfinement national pourraient encore accentuer la croissance du e-commerce en 2021, la croissance de la livraison de colis aux particuliers lors des mois de novembre et de décembre 2020 étant de l'ordre de + 30 %.

L'explosion du e-commerce (et le « click and collect » comme mode de distribution) tend les besoins en entreposage - groupage/dégroupage alors que le stock se trouve sur la route et non plus en magasin.

Pour beaucoup, l'exploitation va devoir devenir de plus en plus technologisée, avec une nécessité de réorganiser les flux (réception/expédition) afin d'optimiser les surfaces d'exploitation.

Cette tendance poursuit celle de la digitalisation croissante des organisations, des opérations comme des matériels.



L'intelligence artificielle encourage une distribution multicanale

Compte tenu des besoins en matière de flexibilité de l'entreprise, la chaîne logistique a elle aussi dû s'adapter et proposer une gestion en flux tendus.

Alors que par le passé, les flux étaient organisés soit très en avance soit à la dernière minute, la tendance actuelle est à la recherche de prévisions concernant les flux. A l'aide de systèmes informatisés reliant les entreprises et les fournisseurs, les commandes peuvent être passées aux meilleurs moments pour mieux répondre aux besoins des consommateurs, et pour combiner les canaux de distribution les plus adaptés (e-commerce, vente par correspondance, commerce de détail, commerce de gros, grande distribution...).

⁵ Pendant la première période de confinement, l'e-commerce de produits de grande consommation qui représentait 5,7% des ventes en 2019 a doublé sa part de marché certaines semaines selon Nielsen (source : Stratégies Logistique n° 184, septembre 2020)

Le transport se digitalise

Depuis 2015, l'effervescence technologique de l'innovation digitale et de l'économie numérique traverse le secteur du transport. Ce dynamisme se traduit par le développement effréné de nouvelles solutions et plateformes digitales ; le cabinet bp2r en compte aujourd'hui pas moins de 200 rien qu'en Europe, bien que d'importants mouvements de consolidation soient en cours, selon ses analyses⁶.

De plus en plus fondées sur des technologies innovantes, notamment issues de l'intelligence artificielle, ces plateformes digitales proposent des fonctionnalités et des services encore récemment inimaginables, qui donnent par exemple un accès instantané à des informations de livraison prédictives et en temps réel. Ils permettent d'anticiper rapidement et précisément les problèmes et donc de gérer efficacement les aléas pour en atténuer les impacts et les coûts.

Si la technologie semble répondre aux attentes, il semble que ce ne soit plus à présent un problème d'outils mais de **prise de conscience et de changement d'habitudes de travail au sein des organisations**, dans une approche collaborative qui intègre les fournisseurs, les clients, les transporteurs.

Cette digitalisation entraîne également la croissance des actes de cyber-malveillance contre lesquels lutte l'Office central de lutte contre la délinquance itinérante (créé en 2004), outil de police judiciaire (110 gendarmes et 17 policiers) dont le siège est à Montrouge. Quatre antennes existent en région, dont une à Nancy.

La révolution robotique de la logistique

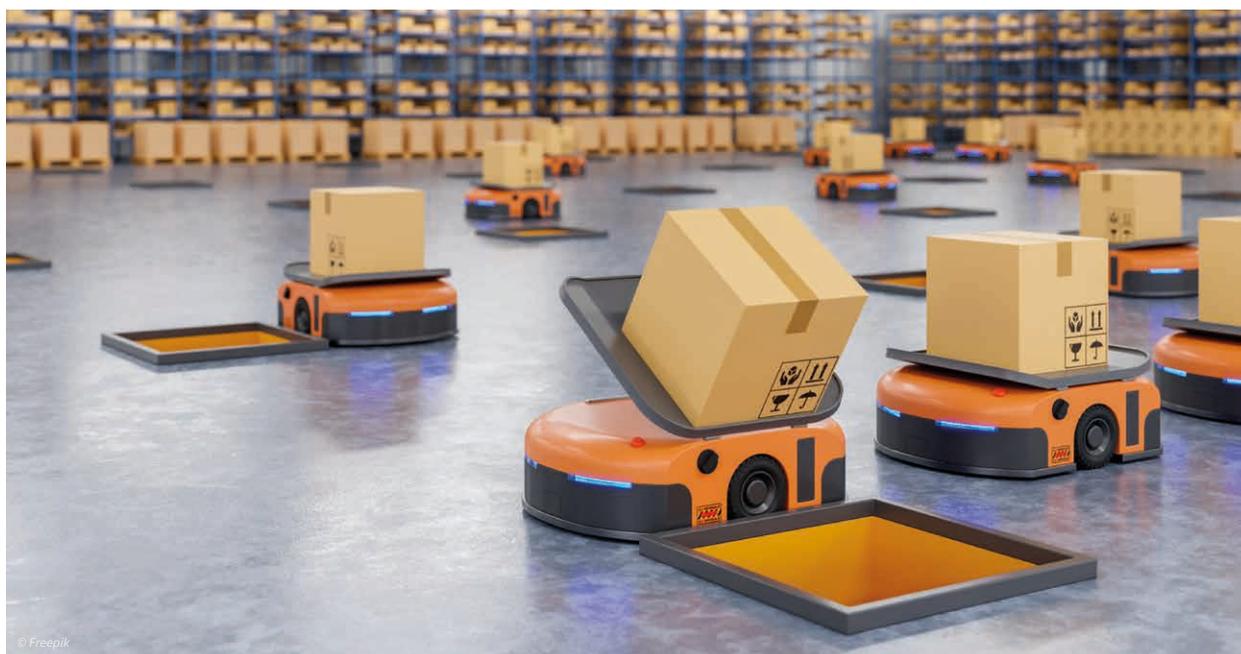
La logistique est un des premiers secteurs à investir dans les solutions robotiques autonomes car l'entrepôt est au cœur de sa compétitivité. Il s'agit avant tout :

- D'accélérer le flux (temps).
- De gagner en surface au sol (espace).
- De réduire la pénibilité et améliorer la sécurité (hommes).
- D'améliorer la productivité.

L'omnicanalité oblige les entrepôts à être en capacité de gérer tous types de produits, activité de masse et de détail, d'associer des modules autonomes et non autonomes. La **flexibilité** fait partie des tendances à court terme.

Pour gagner en productivité, l'intralogistique, c'est-à-dire l'organisation interne des plateformes, évolue sensiblement grâce à l'automatisation et à l'internet des objets connectés aux systèmes de gestion Warehouse Management System (WMS) et Enterprise Resource Planning (ERP).

La logistique « indoor » sera de plus en plus amenée à s'interconnecter avec la logistique « outdoor » (véhicules autonomes, drones volants, poids lourds), mais aussi à s'interfacer avec la ville, tant au niveau des espaces publics que privés.



TENDANCES ÉMERGENTES LIÉES À L'ORGANISATION DE L'ACTIVITÉ

Les solutions multimodales de transport se combinent

Chaque mode de transport a sa propre pertinence. Du fait de sa flexibilité notamment, le **transport routier demeure le mode terrestre dominant**, la majorité des sites générateurs de fret sont exclusivement reliés à la route. Cependant, le modèle du tout transport routier se heurte à ses limites, notamment le problème de pénurie en chauffeurs même si l'image de la profession a pu s'améliorer dans l'opinion publique européenne.

En outre, compte-tenu de l'encadrement législatif et réglementaire qui se renforce, les grands groupes ont tendance à se positionner sur la multimodalité du transport, comme le Groupe Transalliance et le Groupe Vigneron depuis plusieurs années. Plus récemment le Groupe Mauffrey a ouvert en 2019 un bureau d'affrètement fluvial sur le technopôle du Grand Nancy.

Pour leur part, le **fluvial et le ferroviaire** sont compétitifs pour acheminer de façon massifiée sur de longues distances des produits pour la sidérurgie, la chimie, la construction (ciment), des céréales, des pièces détachées, des gros colis, et d'autres matières premières essentielles à la fabrication de produits de première nécessité.

Le ferroviaire, au service de ses clients, doit cependant innover dans tous les domaines (consolider sa compétitivité ; améliorer la qualité de service du réseau ; pérenniser les capillaires, voies de service et terminaux pertinents) pour contribuer pleinement à un développement territorial et national respectueux de l'environnement et économiquement efficace⁷.

Afin de relancer une stratégie de fret ferroviaire autour du wagon isolé, train entier ou offre coupon (train partagé), Fret SNCF, par exemple, vend auprès de ses prospects des solutions ferrées mais aussi combinées le plus souvent avec la route ou surtout la voie d'eau (**en effet 80 % du fret ferroviaire est couplé au fret maritime**). SNCF Réseau et Voies navigables de France (VNF) ont d'ailleurs signé le 25 janvier 2021 à Lille, une convention destinée à favoriser la complémentarité entre les modes ferroviaire et fluvial pour construire des chaînes logistiques bas carbone.

Ainsi les modes fluviaux et ferroviaires doivent pouvoir mieux contribuer à la robustesse des chaînes logistiques, sous réserve qu'il soit donné aux barges et aux trains de fret la possibilité de circuler de jour comme de nuit, en fonction des besoins.

Le confinement a accéléré l'usage du on-line comme canal privilégié

Au-delà de la tendance conjoncturelle, la hausse des transactions en ligne a généré une disruption majeure : **de plus en plus de produits de nature différente font l'objet d'achat et de vente en ligne**, et son usage s'étend du BtoC au BtoB, mais également à présent du DtoC (distribution directe du fabricant au consommateur), ce qui favorise la désintermédiation (suppression des intermédiaires).

L'engouement croissant pour la consommation en ligne pose néanmoins un important défi logistique à la grande distribution et aux e-commerçants. Certes, les hypermarchés ont déjà été réduits au profit de plus petites surfaces, plus proches des centres-villes et épaulées par des drives (y compris piétons). Les points de retraits et les consignes se sont multipliés tandis que la livraison à domicile reste le mode privilégié hors produits de première nécessité.

Cependant, la mise en tension entre les canaux physiques et digitaux pose avec acuité les enjeux d'une logistique e-commerce plus efficace. Automatisation de la préparation de commande, synchronisation des stocks, optimisation des flux de marchandises urbains, relocalisation des entrepôts, distribution locale rapide... les **nouveaux consommateurs en ligne attendent une logistique de proximité à la hauteur**.

La nouvelle ère de la livraison

La pandémie de COVID-19 et les épisodes de confinement ont mis en exergue le nouveau rôle des **opérateurs du dernier km**. Simples prestataires de services pendant des années, ils sont devenus les intermédiaires clés entre les marques et les consommateurs, tout en ayant vis-à-vis de ces deux publics une responsabilité nouvelle et des engagements nouveaux à tenir. Ainsi, la **différenciation se fera certainement par la valeur** (qualité du service, choix éthique de recourir à un prestataire local et mieux rémunéré, etc.).

Si les grands opérateurs ont déjà créé leur filiale de logistique urbaine pour se positionner dans les agglomérations (Distriblue pour Géodis ; Urby pour La Poste ; PLUME⁸ pour FM Logistic), la tendance est au **partenariat** avec les pouvoirs publics et leurs concurrents afin de mutualiser les risques (rentabilité) en fonction du degré de contrainte réglementaire (ex : réglementations relatives aux livraisons).

Il est à noter que le territoire du Grand Nancy peine à satisfaire la forte demande publique et privée d'emprises foncières adaptées (entrepôts avec quais), particulièrement dans le sud nancéen.

⁷ Le mode ferroviaire réduit d'un facteur de 3 ou 4 l'impact écologique (congestion, pollution, CO₂, accidents)

⁸ Plate-forme Logistique Urbaine Modulaire et Ecoconçue

TENDANCES ÉMERGENTES LIÉES À L'ORGANISATION SPATIALE

L'organisation logistique intègre une relocalisation naissante mais limitée

Il existe une forte demande de souveraineté (nationale et/ou européenne) de recréer des emplois sur le territoire et de réduire le déficit commercial (faire baisser les importations). La relocalisation ne sera ni rapide ni massive, elle a et aura un coût tant pour les consommateurs que pour les entreprises.

La question de la relocalisation en France d'activités stratégiques est posée, en particulier dans les domaines de l'industrie pharmaceutique, de la production de matériel médical, de l'agroalimentaire, le numérique et sans doute de l'armement. Une chose semble néanmoins certaine : **l'épidémie contribuera à accélérer l'agilité des chaînes logistiques**. Cette agilité est vitale pour assurer la continuité des approvisionnements quels que soient les lieux de production, la localisation des entrepôts, les volumes concernés et les délais nécessaires.

Plus largement, le concept de livraison d'articles de la vente en ligne devrait s'engager sur des modes de transport plus vertueux, des emballages réutilisables et sur une intelligence artificielle davantage collaborative.

Une tension grandissante sur le foncier logistique

Avant la crise sanitaire, les entreprises les plus importantes étaient en phase d'agrandissement de leurs infrastructures (parkings PL, garages PL, surfaces de stockage ou d'exploitation).

Elles procèdent :

- Par optimisation des flux internes aux bâtiments, par agrandissement sur les surfaces libres.
- Par rachat de terrains adjacents.
- Par acquisition de foncier (qui entraîne souvent un regroupement des fonctions de l'entreprise sur le nouveau site).

Les effets de la crise sanitaire, couplés avec la pénurie foncière et l'évolution de la réglementation (objectif Zéro Artificialisation Nette en particulier), ont accéléré en 2020 la commercialisation d'immobiliers logistiques qui étaient depuis longtemps disponibles sur le marché. Par exemple, dans le Sud Lorraine : sur le Pôle Lavoisier à Lunéville, les bâtiments Cordier, Logidis froid et sec ont été acquis pour de l'entreposage et de la préparation de commandes ; à Anould, près de Saint-Dié-des-Vosges, Ceram Industrie installe une plateforme logistique sur le site des anciennes papeteries du Souche afin de stocker du carrelage destiné aux magasins de bricolage et faire de la préparation de commandes au détail, que Ceram Industrie expédiera vers les points de vente en France.



Zone des Mossus / Pôle Lavoisier / Lunéville - Moncel-lès-Lunéville



TENDANCES ÉMERGENTES LIÉES À L'ORGANISATION TECHNIQUE ET TECHNOLOGIQUE

La logistique verte se développe déjà dans les grands groupes

Le contexte légal européen et national pousse les entreprises de la supply Chain à œuvrer sur le sujet des **nouvelles énergies décarbonées**, accélérant la migration des flottes de transport vers des véhicules plus respectueux de l'environnement.

En France, la Loi d'Orientation des Mobilités⁹, promulguée le 24 décembre 2019, prévoit notamment le « verdissement des mobilités » avec la fin de la vente, d'ici à 2040, des véhicules « à carburants fossiles » (essence et diesel). Plusieurs grandes villes ont déjà fait le choix d'engager des démarches réglementaires en ce sens. Les métropoles repensent leur approche de la logistique, tandis que la réduction de l'impact environnemental et sanitaire de la chaîne logistique conduit notamment les transporteurs à anticiper la multiplication des zones à faibles émissions en centre-ville (réduction GES, particules fines, bruit).

Au-delà des effets d'affichage, le verdissement des flottes de livraison doit toutefois faire la preuve de sa soutenabilité économique et dépend encore trop du déploiement des stations d'avitaillement alternatives aux énergies carbonées.

Par ailleurs, il s'agit de **réduire l'empreinte énergétique des zones d'activités économiques**. La mesure objective de la performance de la logistique verte ne s'arrête pas à la mesure du CO₂, elle doit comprendre la réduction de la consommation d'énergie, notamment par :

- La réduction des durées de stockage frigo des produits (durées trop longues).
- L'installation de panneaux solaires sur les toits des entrepôts pour autoconsommation et revente en proximité (logique de rationalisation).

Des motorisations alternatives au thermique

Le défi est celui du déploiement des **stations d'avitaillement** sur un marché en création. En effet, la couverture d'avitaillement alternatif au moteur diesel se développe encore timidement dans et à proximité des grandes agglomérations, l'objectif gouvernemental étant d'ouvrir 400 stations à l'horizon 2030.

Transalliance et Air Liquide ont ouvert en 2016 une station GNV, BioGNV, GNC et GNL, azote liquide (N₂) pour le transport réfrigéré sur le Dynapôle, ouverte aux autres transporteurs. Des opérateurs privés prospectent dans le Grand Nancy pour installer une station Hydrogène. Les communautés de communes des Terres Toulousaines et du Bassin de Pompey ont de leur côté lancé avec un appel à projets pour sélectionner un partenaire privé investisseur et exploitant d'une station Bio GNV avec option Hydrogène, respectivement sur le Parc Logistique Sud Lorraine et Eiffel Energie, bouclant le maillage de l'aire métropolitaine nancéienne.

Le mouvement vers des motorisations plus propres (GNV, GNL, hydrogène « vert » car produit par électrolyse, électricité) est conditionné par l'évolution de la réglementation (incitations fiscales de l'État et des collectivités ; évolution plus rigoureuse des conditions d'accès aux centres-villes) et les disponibilités foncières.



Les véhicules du futur encore au stade expérimental

Côté machine, les expérimentations de véhicules autonomes se multiplient par des opérateurs de transport associés à des chargeurs : drones de livraison (un déploiement en zone urbaine reste hypothétique au regard des interdictions de survol des espaces urbanisés), pelotons automatisés de poids lourds reliés par Wifi, péniches à pile à combustible, robots de livraison complètement autonomes, etc.

Des véhicules lourds et des engins de manutention autonomes fonctionnent réellement en environnement contrôlé, dans des mines ou dans des méga ports maritimes comme Rotterdam ou Qinqdao (Chine). **En environnement ouvert, la difficulté est à la fois technique et juridique.**

Une accélération de l'automatisation des entrepôts du retail en demi-teinte

Le secteur du commerce de détail est contraint par la crise du coronavirus à repenser sa logistique, il est porté par la croissance des ventes en ligne et de nouveaux modes de livraison au délai hyper court ou encore par la nécessité d'améliorer les conditions de travail en entrepôt et de pallier des pénuries ponctuelles de main-d'œuvre. Pour autant, il continue à dégager des gains de productivité grâce au déploiement de nouveaux outils autonomes et robotisés (cobots type Kiva).

Cependant, **80 % des entrepôts ne sont pas encore automatisés** et ne ressemblent pas à ces « cathédrales automatisées » que sont les grandes plateformes.

De plus, en dépit du fait que les spécialistes misent sur une forte croissance à court terme de l'automatisation du commerce physique et en ligne, les enseignes de commerce de détail et leurs logisticiens hésitent à se projeter dans l'avenir dans cette phase d'incertitude. Si l'accélération de l'automatisation semble inévitable selon les analystes, intégrateurs ou fabricants robotiques, l'enthousiasme est moindre chez les commerçants, et l'avenir demeure flou.

De nouveaux modèles de distribution se consolident

Pour gérer de façon massifiée des flux de marchandises croissants dans une optique durable pour l'environnement, les acteurs de la logistique s'orientent **vers une stratégie d'autoroute hybride multi-flux et multi-clients cassant les approches en silo.**

Les entrepôts ont eux-mêmes tendance à prendre **des dimensions XXL**, notamment sous l'effet d'accélération de l'e-commerce. Les acteurs de la logistique de l'e-commerce peuvent se satisfaire du rejet, le 1^{er} octobre 2020, de la proposition de loi d'un moratoire sur les implantations d'entrepôts e-commerce. Pour autant, la problématique de **l'intégration urbaine et paysagère et de l'impact environnemental de ces actifs immobiliers reste posée.**

À partir d'un hub urbain en proximité d'agglomération (« stockage de bord de ville »), les marchandises seront de plus en plus distribuées vers une marguerite de services en centre-ville : corners de retrait, livraison piéton, approvisionnement dans des consignes ou des casiers, mobiles ou de proximité, dans des entrepôts urbains, dans des bureaux et à domicile, etc.

De nouveaux modèles de distribution : les trois dernières tendances

- Certains groupes de la grande distribution comme Auchan réfléchissent dans le cadre de transformations profondes des stratégies commerciales, à reconverter certaines de leurs surfaces d'hypermarchés en espaces de logistique urbaine. Certaines friches commerciales pourraient également servir d'entrepôts logistiques.
- Le déploiement par les acteurs de la grande distribution (Leclerc ; Casino ; Intermarché ; Système U) de la livraison collaborative à domicile à l'échelle nationale. Ainsi des particuliers livreurs profitent de leurs déplacements quotidiens déjà prévus pour livrer à leurs voisins les achats effectués en ligne. Les « shoppers » sont rémunérés en fonction de la commande (volume, poids...), soit en moyenne entre 6 et 9 euros par livraison.
- Le développement de plateformes de e-commerce locales, à l'initiative des collectivités locales, qui en sont les intermédiaires tiers de confiance et avec l'aide la Région Grand Est notamment (Locappy.fr dans les Vosges ; #LaBelleImageEco à Epinal ; Achetez-grandnancy.fr). Les commerçants et artisans locaux bénéficient d'une vitrine digitale de leur offre et proposent du click and collect ou de la livraison ; ils maintiennent de la sorte le lien avec les habitants.

4 LES DÉFIS DE LA FILIÈRE : LA RÉSILIENCE DU TERRITOIRE FACE À LA SORTIE DE CRISE

La logistique est à l'interface des logiques de marché et des enjeux d'aménagement du territoire. L'approvisionnement des territoires n'est pas seulement qu'une affaire de transports. Devant la croissance des livraisons, il s'agit aussi d'une question d'organisation spatiale et des flux, d'emploi et de cadre de vie.

Dans un contexte urbain qui se densifie, la logistique est plus que jamais indispensable et doit être intégrée aux politiques d'aménagement, à différentes échelles, sur différents espaces, urbains comme ruraux.

La perspective de l'intégration du transport de marchandises dans le volet « Mobilité » du SCoT Sud 54 ainsi que la mise en valeur de la logistique dans un contexte de relance économique post-Covid19, dégagent cinq enjeux principaux, évoqués par le premier comité interministériel de la logistique (CLOG) en décembre 2020 :

- **La transition énergétique par la décarbonation des modes de transport.**
- **La transition numérique par l'accompagnement de la mutation industrielle (industrie 4.0).**
- **La logistique urbaine.**
- **Les ressources humaines.**
- **L'accueil de nouveaux projets logistiques.**

La transition énergétique par la décarbonation des modes de transport

La logistique est souvent montrée du doigt pour son occupation de l'espace et son bilan carbone¹⁰. La limitation de la pollution sur les routes et dans les villes devient une priorité, et de nouvelles normes sont appliquées pour atteindre des résultats concrets, notamment en « verdissant » les flottes de transport. Par exemple, la création de nouveaux carburants (GNL, GNV, GNV Bio...) afin de rouler « propre », plutôt électrique sur les courtes distances, plutôt gaz naturel sur les moyennes distances, hydrogène sur les distances les plus longues.

La logistique est aussi une activité indispensable dont les marges de manœuvre sont importantes pour limiter ses

émissions de CO₂, notamment par la limitation des distances parcourues et l'optimisation des tournées de livraison.

Le **transfert modal** du transport de marchandises est un enjeu fort pour mailler le territoire et proposer des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement. Le transport combiné vise à utiliser le fer ou la voie d'eau pour transporter des marchandises en conteneurs, acheminés ensuite par camions pour les derniers kilomètres. Ce transport intermodal offre une solution logistique sobre en énergie, particulièrement pertinente sur longue distance (plusieurs centaines de km).

¹⁰ En 2015, la route représente plus de 80 % des consommations du secteur des transports. Les voitures représentent plus de 61 % des consommations du transport routier, devant les véhicules utilitaires légers (20 %), les camions (14 %), les bus et autocars (4 %) et les deux-roues (1,5 %). Source : chiffres-clé de l'ADEME

DÉVELOPPER LE TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE COMME ALTERNATIVE AU TOUT-CAMION

Le groupe Vigneron (450 salariés, 65 M€ de CA en 2019), situé à Ludres, ne cesse de se développer en Lorraine et en France grâce à une croissance externe constante, avec le rachat d'entités régionales et de structures situées sur des points stratégiques de voies de communication. Le transport de marchandises a très vite été enrichi d'activités logistiques complétées par la mise en place du transport multimodal (voie fluviale, fer, route) et la création de solutions industrielles sur-mesure associée à des services de transport en amont et en aval.



« La création, en 2013, du site multimodal (route-fer) de Champigneulle a ouvert la voie au transfert par caisses de 5 liaisons par semaine jusqu'à Fos-sur-Mer via un prestataire. Au Nord, nous « portons » la ligne Champigneulle - Anvers/Zeebrugge. Ces 3 liaisons aller-retour, pas encore économiquement avantageuses, représentent tout de même 25 000 camions en moins sur les routes à l'année. J'ai la volonté de contribuer à ouvrir d'autres lignes, cette fois en tant que porteur d'affaires... et sous réserve d'obtenir des compagnies maritimes une zone de stockage des containers proche de Champigneulle. Clé de voûte de mon groupe, le multimodal se décline également, au niveau du port de Frouard, au travers des bateaux que nous affrétons dans le sens import. La réduction de notre empreinte carbone est la seule perspective envisageable. »

Joël VIGNERON
Président du Groupe Vigneron

DB SCHENKER ENGAGÉ DANS LE VERDISSEMENT DE SA FLOTTE

Dans le cadre sa stratégie de décarbonation, le groupe DB Schenker Épinal (basé à Golbey, 43 salariés) a mis en circulation, en mai 2019, un véhicule au GNV (Gaz Naturel pour Véhicule) afin de livrer les colis de ses clients sur la périphérie Sud de la Métropole du Grand Nancy.

Ce véhicule IVECO de type Eurocargo (12 tonnes, 210 CV, 250 km d'autonomie), est une première étape vers son objectif : être pionnier dans le développement de véhicules à énergies alternatives. Cette mise en place anticipe aussi les exigences de livraison sur Nancy et son agglomération.

Plus largement, DB Schenker a pour objectif de réduire de 50 % ses émissions de CO₂ d'ici 2030. Pour atteindre cet objectif, il a déployé une stratégie de transition énergétique : mise en place de eVélos-cargo, véhicules gaz, bioGaz, hybrides et électriques, avec notamment la mise en circulation de 36 camions eCanter de 7,5 tonnes 100 % électriques en Europe dont 6 en France fin 2020 sachant qu'en avril 2019, deux avaient été mis en place pour livrer la Ville de Paris.



« Les véhicules roulant au GNV en tant que carburant de transition permettent une diminution du taux de CO₂ rejeté ainsi que des polluants, l'utilisation d'un carburant fiable et plus écologique et la diminution des nuisances sonores. Toutefois, nous avons dû limiter notre service de messagerie au Sud de l'agglomération nancéienne, où nous pouvons faire le plein à la station GNV Air Liquide sur le Dynapôle. En effet, le manque de stations d'avitaillement en gaz naturel dans le Sud Lorraine, en particulier sur Epinal, entrave le déploiement de nos tournées avec ce type de véhicule sur les Vosges. DB Schenker voit dans l'énergie GNV le moyen de passage vers le bioGNV. »

Alexis GORGOL
Directeur d'Agence Route
DB SCHENKER ÉPINAL

La transition numérique par l'accompagnement de la mutation industrielle (industrie 4.0)

La crise sanitaire a apporté trois enseignements :

- **Mieux maîtriser les flux pour mieux les piloter** (maîtriser l'ensemble de la chaîne logistique, comme les Belges et les Hollandais, pour plus de sécurité et de captation de la valeur ajoutée).
- **Avec le numérique, optimiser la chaîne de distribution**, à condition de se parer des cyberattaques ciblées et de plus en plus pénétrantes (risque pour les petites et moyennes entreprises).
- **Constituer des champions européens** face aux Chinois et aux Américains (faire évoluer la politique européenne de la concurrence).

La percée de la digitalisation de la donnée (prévision, planification, optimisation et suivi) permet de fiabiliser les flux d'informations, d'optimiser les processus, de rapprocher facilement l'offre et la demande (via des places de marché). La transformation digitale de la supply chain n'est qu'à son début en France.

La sécurité de la chaîne logistique est une thématique actuelle avec la digitalisation croissante des maillons (inter)connectés. L'informatique est partout, d'où la nécessité de sensibiliser tous les acteurs du transport et de la logistique, qui n'ont pas toujours une idée précise de la traçabilité des marchandises.

ANTSWAY, LA SOLUTION D'OPTIMISATION DES FLUX ISSUE DU LORIA

Antsway, start-up fondée en 2015 au sein du LORIA, développe et commercialise le logiciel de planification et d'optimisation de tournées AntsRoute (www.antsroute.com). Le logiciel en mode SaaS est dédié aux sociétés de l'intervention et de la logistique. La société compte des clients dans l'intervention sur site, la livraison du dernier kilomètre et la santé, en Europe et en Afrique.

« La rapidité et simplicité de mise en place de la solution AntsRoute, ainsi que son ergonomie, sont particulièrement appréciées dans le contexte sanitaire COVID-19, d'une part par les acteurs de la santé, qui comme l'AP-HP (Assistance Publique Hôpitaux de Paris) ont choisi le logiciel pour gérer certaines activités de leur hospitalisation à domicile (gestion des prélèvements, livraison de médicaments), et d'autre part par les producteurs de produits alimentaires, commerçants ou transporteurs qui doivent renforcer ou développer l'activité de livraison à domicile. »

Marc GROSJEAN
CEO ANTSWAY



UN CENTRE ULTRAMODERNE, LE CENTRE COLISSIMO DE BAR-LE-DUC

La Poste - Colissimo, leader de la livraison de colis aux particuliers en France, doit répondre aux attentes des clients expéditeurs et destinataires et absorber le flux croissant des colis.

Grâce à une stratégie de développement reposant sur l'innovation dans les services de livraison du premier au dernier kilomètre, Colissimo traite plus de 20 millions de colis supplémentaires en moyenne par an depuis 2015. En 2019, Colissimo a ainsi traité 363 millions de colis (contre 335 millions en 2018). En 2020, la crise sanitaire a modifié les habitudes de consommation et l'accroissement des volumes de colis s'est encore accélérée de 30 %.

La plateforme Colissimo de Bar-le-Duc, située dans la zone industrielle du Popey, traite près de 170 000 colis par jour en moyenne. Reliée à un réseau industriel national de 18 plateformes, elle trie les Colissimo à destination et en provenance de 11 départements du Grand Est, ainsi que les flux du Luxembourg.

« La plateforme colis de Bar-le-Duc s'est montrée prête pour la période de fin d'année, marquée par un niveau record de colis avec des pics jusqu'à 350 000 colis par jour. Pour absorber ces volumes d'activité, le site a fonctionné 6J/7 et 24h/24, avec la Trieuse de Paquets à Grand Débit (TPGD) optimisée pour accroître sa capacité de traitement. Côté liaisons routières, le chargement des colis en « vrac rangé » permet d'augmenter le nombre de colis transportés dans les semi-remorques. Avec une capacité d'emport de 4 000 colis au lieu de 1 300 en contenant habituels, nous contribuons aussi à la réduction des émissions de CO₂. »



Stéphane SCHALK
Directeur de la plateforme
Colissimo de Bar-le-Duc

La logistique urbaine

La percée du e-commerce pousse à l'optimisation des tournées, indispensable au développement durable. Les espaces logistiques de proximité sont à intégrer dans les fonctions de la ville, et doit générer une réflexion sur leur localisation optimale (gare ? espaces de covoiturage ?).

Corollaire du premier enjeu, la livraison de marchandises en ville (produits alimentaires et non-alimentaires), fonction urbaine indispensable, articule la stratégie économique et la stratégie des déplacements urbains. En outre, elle doit s'adapter aux préoccupations de la transition environnementale animant aujourd'hui nos sociétés.

L'enjeu est celui de la **consolidation des flux en ville** (densité nécessaire) avec les espaces logistiques urbains (ELU) :

- L'opportunité d'un ou plusieurs espaces logistiques de proximité et du type de livraisons en modes doux (Quelle maîtrise d'ouvrage ? Quel modèle économique ? Quel financement public ?).
- L'identification de zones/secteurs à proximité de l'hypercentre disponibles pour l'implantation d'entreprises de logistique, favorables à la livraison du dernier kilomètre en technologie propre (électrique, hydrogène).
- Les modalités de déploiement du dispositif : par exemple la modulation des horaires de livraisons en fonction du type de véhicule.

Les réflexions sur ce sujet dans la révision du SCoT du Sud 54 et l'élaboration des PLUi (PLUiHD de la Métropole du Grand Nancy en particulier) doivent intégrer cette problématique du transport de marchandises en ville pour les traduire dans leurs dimensions réglementaires, notamment de gestion de l'occupation du domaine public et de qualité de l'air.

Depuis le début de la révision du PDU du Grand Nancy, de nombreux sujets ont émergé : offre électromobilité PL plus efficiente (question des stations d'avitaillement), arrivée sur le marché d'acteurs privés du dernier kilomètre avec un vrai modèle économique, réflexions lancées en novembre 2020 sur une Zone à Faible Emission (ZFE-m)¹¹ qui sera obligatoire dès 2025 pour les agglomérations de plus de 150 000 habitants...

LA SOCIÉTÉ URBY POSE SUR NANCY LA PREMIÈRE ROUE D'UN CENTRE DE MUTUALISATION DES MARCHANDISES

Depuis juin 2020, Urby, filiale logistique urbaine de La Poste et de la Banque des Territoires, s'est installée sur le Dynapôle. Elle ambitionne de déployer un dispositif global de logistique urbaine reposant sur la mutualisation et l'optimisation des livraisons (services de stockage et de livraison urbaine aux transporteurs, messagers, commerçants, artisans, collectivités, entreprises et particuliers), au moyen de véhicules à faible émission.



Delphine PETIT
Directrice Générale
Urby Nancy - Metz

« Une fois installés dans nos locaux en périphérie du centre-ville, nous avons lancé une première activité de cross-docking, majoritairement BtB en palettes, à destination des GMS, enseignes, sièges sociaux, collectivités... Puis, nous avons élargi notre offre à tout type de flux et de destinataires afin de répondre à la demande de nos clients à la suite du confinement.

Fin 2020, Urby a investi 20 millions d'euros dans l'acquisition de véhicules propres au GNV. Deux de ces véhicules permettront notamment de distribuer en mode doux les 20 communes de la métropole nancéienne et son bassin (Custines, Pompey, Champigneulle, Richardménénil, Neuves-Maisons). Pour poursuivre le développement de notre activité, nous recherchons actuellement un espace de 200 à 400 m² en centre-ville de Nancy faisant fonction d'Espace de Logistique Urbaine et de réserve déportée pour les commerçants. La desserte des clients devrait se faire à moyen terme en vélo-cargo. »

¹¹ Le dispositif législatif relatif aux ZCR (Zone à Circulation restreinte) a été remplacé par l'article 86 de la LOM consacrant les Zones à Faible Émission mobilité.
Cf. Les Cahiers de Scalen #52 décembre 2020

LA SOCIÉTÉ DYNAMO LOCATION CHANGE DE BRAQUET DANS LE GRAND EST

Originaire de Strasbourg, la société Dynamo Location a posé son guidon près du port de Plaisance Sainte Catherine en novembre 2020 afin d'élargir son offre location (courte durée) et vente aux particuliers de Lorraine et de Champagne-Ardenne. Elle propose également aux collectivités et entreprises de louer (LOA LLD) des vélos-cargo bi et triporteurs ainsi que des remorques motorisées (ou non) permettant des charges utiles allant jusqu'à 500 kg sans permis aux normes pistes cyclables, du plateau au caisson froid actif sans GES.

« Depuis janvier 2021, les pros et particuliers de Nancy et de Lorraine peuvent essayer, louer ou acheter les remorques Carla Cargo, Bicylift, les cargos biporteur Douze et tricycle tout suspendu Gleam Bike. Notre offre est assortie de services comme le SAV unique multimarques sur site client, web appli de gestion de flotte. »

Des coursiers et sous-traitants locaux de logisticiens, de collectivités soucieuses de la qualité de l'air et de l'environnement, sont très intéressés pour développer la livraison verte en centre-ville. Les concitoyens s'intéressent également à nos solutions en usage loisirs et vélotaf empruntant les pistes cyclables voies vertes. Acteur local soutenant l'économie du territoire, je suis heureux de participer à promouvoir les trottinettes électriques VAE et cargo de Wheel'e, concepteur fabricant de Badonviller détenant brevet et prix pour ses créations. Elles sont également à l'essai en boutique. »



Eric JOFFRES
Conseil développeur,
Dynamo Location
Lorraine Champagne
Ardenne +

RED ELECTRIC, LE LEADER FRANÇAIS DU SCOOTER ÉLECTRIQUE, SE DÉVELOPPE À L'INTERNATIONAL ET ÉLARGIT SA GAMME DE PRODUITS



RED Electric est un constructeur français de scooters électriques créé en 2015, à Nancy. Il est leader sur le marché des professionnels depuis 2017 avec le modèle Pro50. Avec aujourd'hui une centaine de collaborateurs sur deux continents, la société enregistre une croissance forte et son ambition s'accélère avec le lancement de la gamme Model E et son partenariat avec le groupe leader européen Fnac Darty. Grand Prix de la Logistique au CES de Las Vegas 2020 sur un véhicule léger de livraison gyrostabilisé sur 3 roues en phase finale de développement, l'entreprise est devenue un vrai constructeur dont les ingénieurs développent en interne l'ensemble des technologies implantées dans ses véhicules.

« Nous avons démontré que le scooter électrique, accessible, puissant et performant, est le produit compétitif pour la livraison en ville. Sushi Shop et Domino's Pizza par exemple livrent déjà avec nos scooters dans le Grand Est. Nous maîtrisons à présent toute notre chaîne logistique, de la conception à la maintenance. Après le succès du BtoB, nous prenons un virage stratégique en nous tournant vers le marché des particuliers. Nous avons lancé fin janvier 2021 une campagne de publicité TV et digitale auprès du grand public. Le scooter électrique, silencieux, économique et écologique, c'est un vrai style de vie ! »

Etienne MAO et Valentin DILLENSCHNEIDER
Fondateurs de RED Electric

LIVRER AUTREMENT ET DAVANTAGE À VÉLO : LE PROJET SOLIDAIRE DES COURSIERS NANCÉIENS

Coursier pour des plateformes de livraison bien connues, Mehdi Davouse a proposé à une vingtaine de micro-entrepreneurs comme lui, de s'associer pour créer une association locale, en novembre 2020. Une coopérative (SCIC, SCOP) de distribution urbaine à vélo succéderait au cours du premier semestre 2021. Elle se veut un modèle économique alternatif à l'ubérisation, tout en apportant une proposition de valeur plus qualitative.

« Nous avons été déjà sollicités par des commerçants afin que notre nouvelle association transporte à vélo, pour les fêtes de la Saint-Nicolas, des produits alimentaires et non-alimentaires, à destination des particuliers. Nous avons également transporté par vélo-cargo des conserves en bocal à destination de plusieurs réseaux de distribution. Avec la Ville de Nancy et les commerçants du marché central, nous avons lancé une expérimentation d'un service de livraison gratuit à domicile pour les clients du marché, à l'occasion des fêtes de fin d'année. À moyen terme, notre coopérative mutualisera des moyens pour développer ses services dans la logistique du dernier kilomètre, également à destination des entreprises. En effet, les perspectives d'extension des livraisons à vélo sont nombreuses dans le Grand Nancy ! »



Mehdi DAVOUSE
Président des
Coursiers nancéiens

Les ressources humaines

Du fait des effets de la crise de 2008 sur les entreprises de transport, d'un nombre de départs en retraite importants dans les années à venir, d'une attractivité moindre pour les jeunes, il existe une tension sur les recrutements et les compétences, notamment concernant les métiers de conducteurs routiers de marchandises et de voyageurs, d'auxiliaires de transports routiers.

Par ailleurs, le métier de préparateur de commandes risque de disparaître, à moyen voire à court terme, du fait de la robotisation y compris dans les entrepôts du e-commerce. Enfin, le renforcement de la multi-modalité peut impliquer une évolution importante de certains métiers et de compétences.

Il est à noter que le transport fluvial connaît les mêmes problématiques que le transport routier de marchandises, les difficultés de recrutement actuelles concernent autant les personnels sédentaires que les personnels navigants.

Face à ces problématiques, le **service public de l'emploi** est en lien avec les plus **grandes sociétés de transport**, qui elles-mêmes sont en cours de construction de leur **propre école de formation** (ex : Transalliance avec le CIVIT à Flin ; Campus Mauffrey à Saint-Nabord).

Le véritable enjeu est celui de la transformation des compétences, de l'adaptation à un environnement technologique en perpétuel mouvement jusqu'à la délivrance du produit au client final qui demande un sens relationnel avéré. Avec une expérience plus ou moins bien vécue du télétravail pour les salariés lors des périodes de confinement, la formation professionnelle va devoir mieux former les salariés à tous les outils digitaux, à la communication orale (utilisation du CPF) notamment en langue étrangère (pour s'ouvrir à l'Union Européenne). En retour, il faut une amélioration du réseau Très Haut Débit, avec des outils de visioconférence plus performants.

LA MAISON DE L'EMPLOI DU GRAND NANCY RÉPOND AUX BESOINS DE RECRUTEMENT DE LA FILIÈRE TRANSPORT ET LOGISTIQUE

La Maison de l'Emploi du Grand Nancy, appuyée par l'Agence SCALEN, a animé entre 2018 et 2019 une action-formation en faveur du recrutement d'un métier en tension de la filière Transport et logistique, celui de conducteur routier. Réunies en groupes de travail, des sociétés de transport de différentes tailles ont pu témoigner de leurs difficultés à pourvoir de nombreux postes qualifiés et non qualifiés, et s'impliquer collectivement dans la recherche de solutions.



« Les métiers de la filière Transport et logistique souffrent d'un manque d'attractivité auprès des demandeurs d'emploi. Le phénomène n'est pas nouveau, mais il a tendance, ces dernières années, à s'accroître. Pour inverser durablement la vapeur, nous avons besoin d'approches innovantes, qui tiennent compte des multiples raisons de ce « désamour » entre demandeurs d'emploi et entreprises de la filière. En 2020 et 2021, nous engageons avec SCALEN et en association avec AFT Grand Est, un projet collaboratif qui va dans ce sens : expérimenter une solution locale qui facilite les choix d'orientation, de métier et de carrière dans la filière. Nous proposerons également un accompagnement à la digitalisation des pratiques RH des employeurs, dans le cadre de notre dispositif « Digital TPE ».

Ekaterina MINTCHEVA

Chargée de projets Emploi et Compétences à la Maison de l'Emploi du Grand Nancy

L'accueil de nouveaux projets logistiques

L'éloignement des plateformes logistiques du centre des zones urbaines a dissocié les lieux d'approvisionnement des lieux de consommation. Plus que jamais, la nécessité de rapprocher les espaces logistiques de la zone dense se confirme, en faveur de la résilience de la chaîne logistique en tant que telle, mais aussi pour des impératifs environnementaux : consommation d'énergies fossiles, pollution atmosphérique, nuisances sonores et visuelles...

Il s'agit donc de maîtriser la consommation des espaces et de se rapprocher des lieux de consommation, notamment par la valorisation des modes fluvial et ferré et l'optimisation de la logistique urbaine.

Le renouvellement des énergies, des flottes et équipements associés (bornes de recharge, stations d'avitaillement), l'insertion paysagère, la densification, la mixité programmée, l'acceptabilité sociale font partie des critères pour positionner les lieux logistiques de demain. En ce sens, les décisions prises localement sont extrêmement déterminantes.

Dans un futur proche, le Sud 54 pourrait être confronté à une pénurie des ressources foncières à vocation logistique. Le territoire n'est déjà plus en mesure de proposer des grands lots (plus de 10 ha) sur les grands axes routiers les plus recherchés.

LE PARC LOGISTIQUE SUD LORRAINE EN PLEINE EXPANSION

Créée en 1992 par le Département de Meurthe-et-Moselle pour accueillir un méga projet, et aménagée par la SOLOREM, la zone internationale de Gondreville - Fontenoy a été réorientée en 2000 sur la logistique. Transférée à la Communauté de communes Terres Toulaises en 2018, celle-ci a confirmé sa vocation logistique par une nouvelle dénomination : le Parc logistique Sud Lorraine. Accueillant déjà 5 entreprises pesant plus de 400 emplois (LIDL, POMONA, EVRARD DPE, XPO, WELCOOP LOGISTIQUE), le site a vu, fin 2019, débuter des travaux pour une plateforme locative multi-utilisateurs (commerce de gros ; maintenance industrielle ; agroalimentaire ; messagerie) de 35 598 m², livrée fin janvier 2021. Trois cellules (de 4 000 m², 4 500 m² et 6 000 m² environ) restent ouvertes à la commercialisation.

De janvier à septembre 2020, une étude trafic pour les PL a été lancée. Parallèlement aux implantations en cours, des travaux de viabilisation de la zone ont été entrepris depuis septembre pour les nouveaux terrains qui seront construits.

En 2021, il est prévu le renforcement électrique de la zone avec ENEDIS, puis l'installation potentielle d'une station verte multi énergies GNV, couplée éventuellement avec une station hydrogène.

« LIDL est implanté depuis 2004 à Gondreville. Notre plateforme logistique (l'une des 3 de la région) de 25 000 m² (plus 10 000 m² loués sur Toul-Europe) approvisionne les 58 supermarchés d'un espace compris entre Pont-à-Mousson au Nord, Sarrebourg à l'est, Vesoul au sud et Troyes à l'ouest.

Notre politique d'expansion nécessite d'agrandir notre espace de stockage. C'est pourquoi nous avons décidé de construire prochainement (les autorisations administratives sont en cours d'instruction) un nouveau bâtiment, doublant la surface d'exploitation (25 000 à 50 000 m²), à proximité de l'actuel bâtiment. Ce projet entraînera le recrutement d'une cinquantaine d'opérateurs logistiques polyvalents, portant à terme nos effectifs à un total de 200 sur la plateforme logistique.

Nous sommes satisfaits d'avoir pu trouver l'opportunité de se développer sur cette zone logistique très attractive, en particulier du fait de son accessibilité autoroutière et de la proximité des bassins d'emplois toulous et nancéien.

À ce titre, nous avons des attentes notamment en matière de desserte en transports en commun et de restauration. Des solutions concertées pourraient être examinées entre les entreprises du site et les collectivités publiques. »



Stéphane JANUARIO
Directeur régional Est de LIDL

Toutefois, les objectifs de sobriété foncière portés notamment par le Zéro Artificialisation Nette se heurtent aux besoins des entreprises logistiques qui croissent avec les évolutions des modes de consommation.

Pour faire face aux besoins actuels et à venir, il faudra **maintenir et développer les lieux logistiques dans le marché foncier du Sud 54 déjà urbanisé**. C'est un défi à long terme. Dans l'existant, il s'agira d'intégrer la logistique en amont des projets (de la ZAC au bâtiment, en passant par la rue, le quartier), déployer les nouveaux modèles immobiliers et mobiliers, exploiter les friches.

D'autre part, la pénurie de fonciers, et notamment de grands lots à vocation logistique au plus proche des villes, invite à **ouvrir une réflexion sur la localisation coordonnée des prochaines zones logistiques**. La poursuite de la commercialisation de la zone régionale de Bouxières/Lesménils au Nord, celle de la zone des Sables à l'est, le développement du parc d'activités de la Forêt de Haye à l'ouest, constituent sans doute des priorités.

Enfin, le carrefour nancéien doit développer **davantage de services à destination des chauffeurs**, qui, en semaine ou le week-end, stationnent de façon sauvage en quelques points de l'agglomération (le long du canal de la Marne au Rhin, près de l'échangeur autoroutier A330/N57 en particulier). Après une première expérience de parking gardienné sur le Dynapôle (repris pour ses besoins propres par Transalliance), il serait utile de réfléchir aux conditions d'exploitation d'un **centre routier** dans l'agglomération nancéienne, qui irait au-delà des seules quatre AS24 qui existent dans le Sud 54.



Le Parc logistique Sud Lorraine

- Zone totalement viabilisée, plateformée, fouilles archéologiques réalisées.
- Proximité immédiate de l'A31.
- 123 ha au total, 84 ha surface cessible.
- En 2017, 60 ha à commercialiser.
- Au 1^{er} novembre 2020 : 16 ha à commercialiser (déjà réservés par des entreprises, compromis en cours de rédaction).

VNF VEUT REVALORISER ÉCONOMIQUEMENT LE CANAL DE LA MARNE AU RHIN

Le canal de la Marne au Rhin Est traverse Nancy, permettant un accès depuis notamment la Moselle à grand gabarit et ses ports (par exemple celui de Frouard et ses entrepôts logistiques) jusqu'au centre-ville de Nancy et donc aux commerces et entreprises situés à proximité.

VNF a procédé à un recensement des terrains présentant un intérêt ou des capacités spécifiques ainsi qu'à des retours d'expérience sur ce qui a été réalisé ailleurs, notamment à l'étranger.

La logistique urbaine fait partie intégrante des réflexions qui sont menées en permanence sur le secteur de Nancy, tant par VNF que par les collectivités. À ce titre, VNF va lancer, avec l'aide de la Ville de Nancy, une étude de définition d'une stratégie de développement touristique et logistique portuaire à Nancy.



Xavier MANGIN
Responsable de
l'Arrondissement
Développement de
la Voie d'Eau à la
Direction Territoriale
du Nord-Est de VNF

« À l'instar de ce qui a pu se faire dans d'autres villes (Paris, Lyon, Strasbourg), nous sommes persuadés que le transport fluvial, couplé à des modes doux ou à des véhicules à faible émission pour le dernier kilomètre, est un mode pleinement pertinent pour desservir de manière fiable et sans aucun retard les commerces du centre-ville de Nancy.

Il n'y a pas forcément besoin d'installations nécessitant des investissements lourds ou même pérennes et des solutions légères pour la manutention peuvent rapidement faire l'objet d'une réflexion et être mises en place à court ou moyen termes.

Sur Nancy, nous n'en sommes encore qu'aux premières réflexions et échanges mais l'infrastructure est là et le potentiel aussi. Les entreprises ont souvent des logistiques spécifiques et déjà bien rôdées mais la voie d'eau offre des solutions accessibles à tous et est parfaitement compatibles avec les enjeux environnementaux et de promotion des mobilités douces. »

UN RUNGIS LOCAL POUR VISER L'EFFICACITÉ AGRICOLE ET ALIMENTAIRE

Le Grand Nancy souhaite contribuer à la dynamique émergente en développant un « Rungis Local ». L'ambition est de faciliter l'approvisionnement en produits locaux des restaurateurs, des commerçants et des primeurs, de la restauration hors domicile, avec une logistique du dernier kilomètre écologique, en disposant d'un lieu de stockage et de transformation. Le Rungis local sera au service des politiques d'insertion et de solidarité, et contribuera à l'objectif partagé de réduction du gaspillage alimentaire.

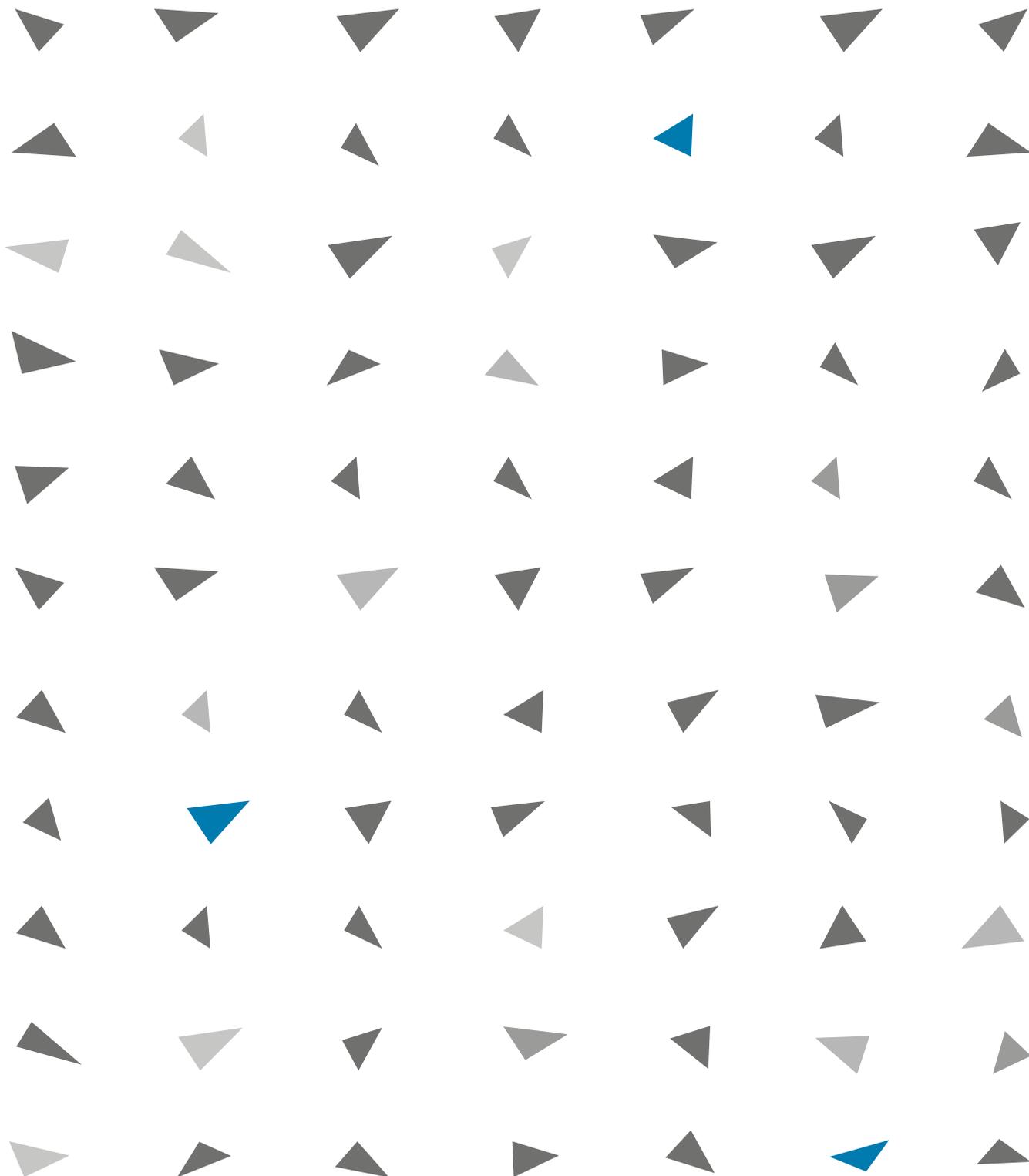
« La réussite de ce projet repose sur un travail majeur avec le monde agricole, les acteurs de la logistique, les artisans-commerçants, les acteurs de l'industrie agro-alimentaire et de la restauration hors domicile, ou encore ceux de l'Économie Sociale et Solidaire. Le Projet Alimentaire Territorial (PAT) du Sud 54 a répertorié les projets avec lesquels la Métropole construira une complémentarité tels que l'atelier de transformation porté par ARELIA ou encore celui de plateforme porté par Paysan Bio Lorrain. En lien étroit avec la Chambre d'Agriculture, un accompagnement sera organisé sur la structuration, l'émergence ou le renforcement des filières locales pour répondre à la nouvelle demande. La Métropole va lancer début 2021 une étude de faisabilité technique et financière. Ce projet de « Rungis local » sera une contribution forte au PAT Sud 54 ».



Chaynesse KHIROUNI
vice-présidente de la
Métropole du Grand Nancy
déléguée à la transition
écologique, l'urbanisme,
le foncier, l'énergie,
l'agriculture, l'alimentation,
Conseillère municipale de
Nancy, déléguée à la COP 26



Audrey BARDOT NORMAND
1^{ère} vice-présidente
du Conseil départemental
de Meurthe-et-Moselle
déléguée à l'agriculture
et à l'environnement



LES CAHIERS DE SCALEN N°53 | FÉVRIER 2021 | **LOGISTIQUE**
LA LOGISTIQUE DU SUD LORRAINE FACE AUX DÉFIS ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX

DIRECTION DE LA PUBLICATION : PASCAL TATON | RÉDACTION : DAMIEN VARGENAU |
ONT CONTRIBUÉ À CE NUMÉRO : ERWAN BERNARDÉ, MAMADOU KEITA | PILOTAGE ET COORDINATION ÉDITION : PRISCILLA PIERRE |
CONCEPTION ET MISE EN PAGE : ALEXANDRE COLIN